Décembre 2011 / Janvier 2012
Trucks & Tanks hors-série
N°9

CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ALLIÉS

TnT

Trucks & Tanks

HORS-SÉRIE N°9

CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ALLIÉS

DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

L'encyclopédie des engins et véhicules militaires de la Seconde Guerre mondiale

+ de 40 engins avec profils et plans

Trucks & Tanks Hors-série n°9

M 03704 - 9 H - F: 14,90 € - RD

France, Belgique : 14,90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Lux. / Grèce : 15,50 €
Suisse : 25 CHF - Canada : 25$C

Trucks & Tanks HORS-SÉRIE N°9 Sommaire

Par Laurent Tirone et Hubert Cance

3 Introduction

4 Chasseurs de chars et engins d'appui américains

8 75 mm Gun Motor Carriage M3

10 57 mm Gun Motor Carriage T48

12 3-inch Gun Motor Carriage M10 Wolverine

16 76 mm Gun Motor Carriage M18 Hellcat

18 90 mm Gun Motor Carriage M36 Jackson

22 75 mm Howitzer Motor Carriage T30

24 105 mm Howitzer Motor Carriage T19

26 105 mm Howitzer Motor Carriage M7 Priest

28 75 mm Howitzer Motor Carriage M8 General Scott

30 M4A3 (105) General Sherman

32 155 mm Gun Motor Carriage M12

34 155 mm Gun Motor Carriage M40

36 8-inch Howitzer Motor Carriage M43

38 Chasseurs de chars et engins d'appui britanniques

42 6-Pounder Antitank Carrier AEC « MATADOR » Q853 « DEACON »

44 17-Pounder Self-Propelled Gun Achilles IIC

46 Self Propelled Gun 17-Pounder Valentine, Mk. I, Archer

48 A12 Infantry Tank Mk. II Matilda II CS

50 Valentine 25-Pounder Mk. I Bishop

52 25-Pounder Self-Propelled Tracked Sexton I

56 A22 Infantry Tank Mk. IV Churchill Mk. V

60 A27L Cruiser Tank Mk. VIII Centaur Mk. IVD CS

62 A22 Infantry Tank Mk. IV Churchill Mk. III AVRE Petard

64 Chasseurs de chars et engins d'appui soviétiques

68 ZIS-30

70 SU-85

72 ISU-122

74 SU-100

76 SU-1-12

78 SU-5-1

82 T-26A

84 SU-14-Br-2

86 AT-1

88 BT-7A

90 KV-2 Modèle 1940

92 SU-76P

94 SU-122

96 SU-152

98 SU-76M

100 SU-76I

102 ISU-152

104 Chasseurs de chars et engin d'appui alliés

Pologne

106 TKS

Belgique

108 T13 Type II

France

110 LAffly W 15 TCC

112 194 mm GPF (sur affût chenillé Saint-Chamond)

Trucks & Tanks Hors-série #9
Décembre 2011 - Janvier 2012
ISSN : 2100-9414

Magazine Hors-série édité par
Caraktère SARL
29, boulevard Rabatau
13 008 Marseille – France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Service commercial et rédaction :
3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence – France

Téléphone : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39

Commission paritaire : 0912 K 89138
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaires de rédaction : L. Tirone - Y. Mahé
Relations clients : F. Sintive
Direction artistique : A. Gola
Infographie :
A. Giancaterina - M. Mioduszewska - B. Drenec
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 - B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Imprimerie Riccobono, Le Muy (83)

Crédits photos :
Archives Caraktère, AMC, Archives Nationales du Canada, BTM, US Nara

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41 ; Code Pénal, art. 425.

CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ALLIÉS

Durant l'entre-deux-guerres, les Alliés occidentaux ne se sont guère intéressés aux automoteurs d'artillerie, à l'exemple des Français qui n'alignent que des réalisations étudiées durant la « Der des Ders », tel le 194 mm GPF. Les seuls ayant un tant soit peu creusé la question sont les Britanniques, avec les versions *Close Support* (*CS*) de leurs tanks. Entre ces deux types de véhicule, le fossé tactique est important. L'un est destiné aux tirs indirects à longue distance, tandis que l'autre a pour vocation de s'approcher au plus près des fortifications adverses afin de les réduire au silence. Il est vrai que bien des doctrines restent à l'état de théorie faute d'avoir suffisamment appréhendé le concept de guerre mécanisée. Le déclenchement du deuxième conflit mondial oblige les belligérants à se pencher sur ces problématiques. Effectivement, les défaites polonaises et françaises, ou le rembarquement des troupes anglaises, démontrent que le rythme des opérations militaires est désormais difficilement compatible avec des pièces tractées peu véloces et lentes à mettre en batterie. Deux écoles vont alors cohabiter au sein des différents belligérants : l'appui feu indirect et direct ; de ce dernier découleront les canons d'assaut. Les premiers essais ne sont que des tâtonnements, à la manière du Valentine *25-Pounder Mk. I* Bishop qui hésite entre artillerie et antichar. L'expérience aidant, les programmes suivants sont mieux pensés, et le 105 mm *Howitzer Motor Carriage* M7 Priest et sa variante anglaise, le *25-Pounder Self-Propelled Tracked* Sexton, vont marquer de leur empreinte les champs de bataille africains et européens. Par la suite, des armes de plus en plus puissantes sont montées, comme sur le *Gun Motor Carriage* M40 qui hérite d'un 155 mm, afin de faire face à la résistance allemande. Le combat rapproché n'en est pas pour autant oublié avec les variantes *CS* anglaises, A27L *Cruiser Tank Mk. VIII* Centaur *Mk. IVD CS* ou les 75 mm *Howitzer Motor Carriage* M8 américains.

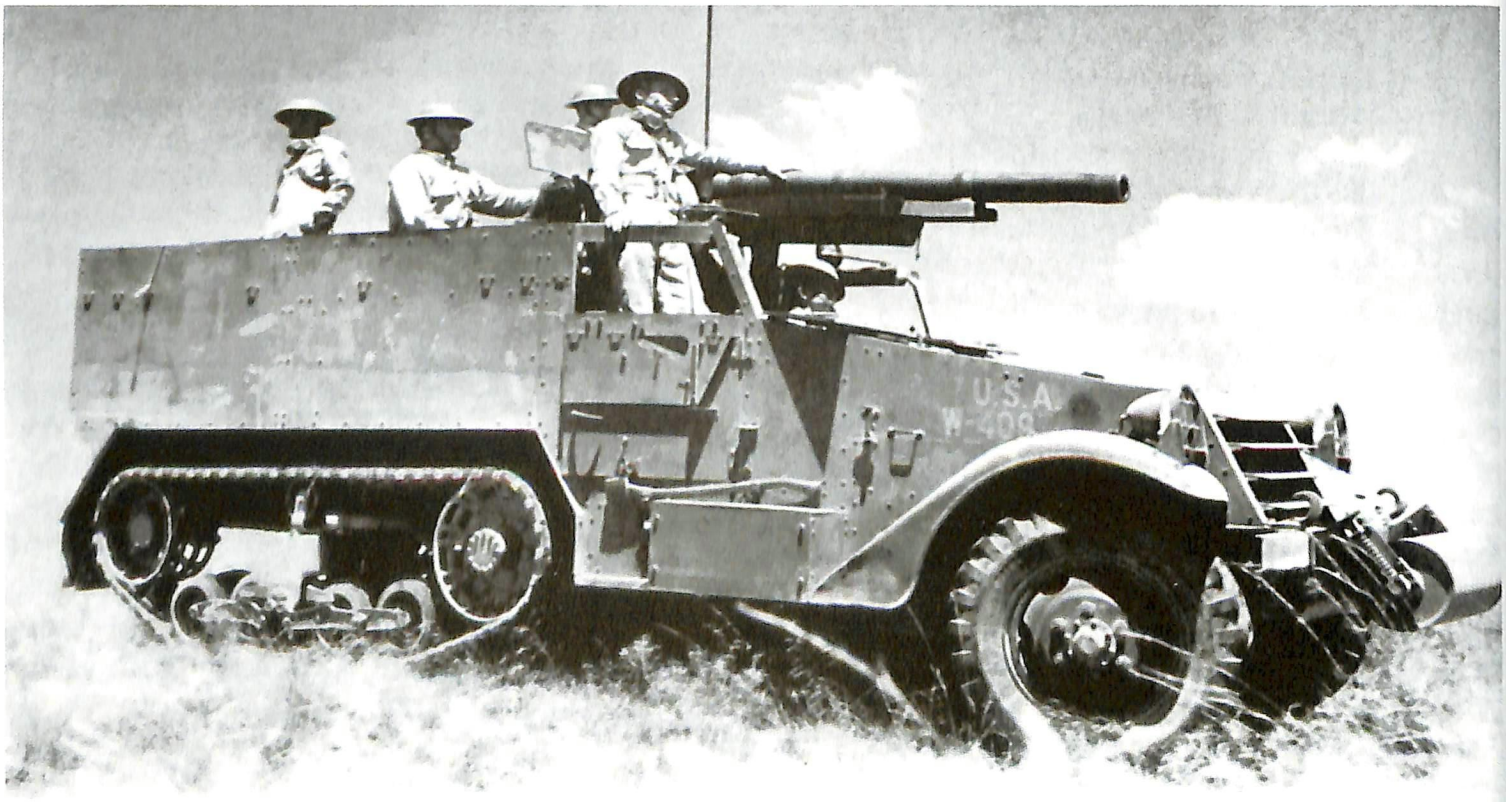
Pour leur part et dans la continuation des leçons de la guerre contre la Finlande en 1939, les Soviétiques mettent clairement l'accent sur l'appui feu direct, dépassant par là même les limites techniques de l'époque, avec des engins massifs fortement cuirassés et dotés d'une bouche à feu de fort calibre. Pourvu d'une tourelle abritant un obusier de 152 mm, le KV-2 est l'archétype d'une notion poussée au-delà du « raisonnable ». Lourd, trop haut, il est remplacé au cours du conflit par des matériels plus fonctionnels, s'inspirant d'ailleurs des *StuGe III* germaniques, à l'instar des SU-122 et des SU-152. Ces *Samakhodnaya Artileriskaya Ustanovoka* (canons automoteurs d'artillerie) peuvent également jouer le rôle de chasseurs de chars grâce aux performances balistiques de leur tube. L'arrivée du *Panzer VI* Tiger n'est pas étrangère à cette orientation. Toutefois, cette tâche est plus spécifiquement dédiée aux SU-85 et SU-100, qui ont aussi la possibilité d'assurer des missions d'appui feu. Polyvalence est donc le maître-mot de l'Armée rouge, alors que les Alliés occidentaux optent pour des machines antichars plus spécialisées, là encore après quelques expérimentations hasardeuses. Les Américains vont même plus loin en créant des formations spécifiques : les *Tank Destroyer Battalions* ayant pour fonction de détruire les *Panzer*. Plus pragmatique, Londres se « contente » d'adapter des châssis dépassés en leur greffant l'efficace *17-Pdr* (76,2 mm) et de produire le très imparfait *Self Propelled Gun 17-Pounder*, Valentine, *Mk. I*, Archer. Ayant affronté les Allemands, les chasseurs de chars roumains, comme le T60 Takan, auraient pu trouver leur place dans cet inventaire. Néanmoins, leur mise au point s'étant faite durant la guerre contre l'Union soviétique, ils seront étudiés ultérieurement.

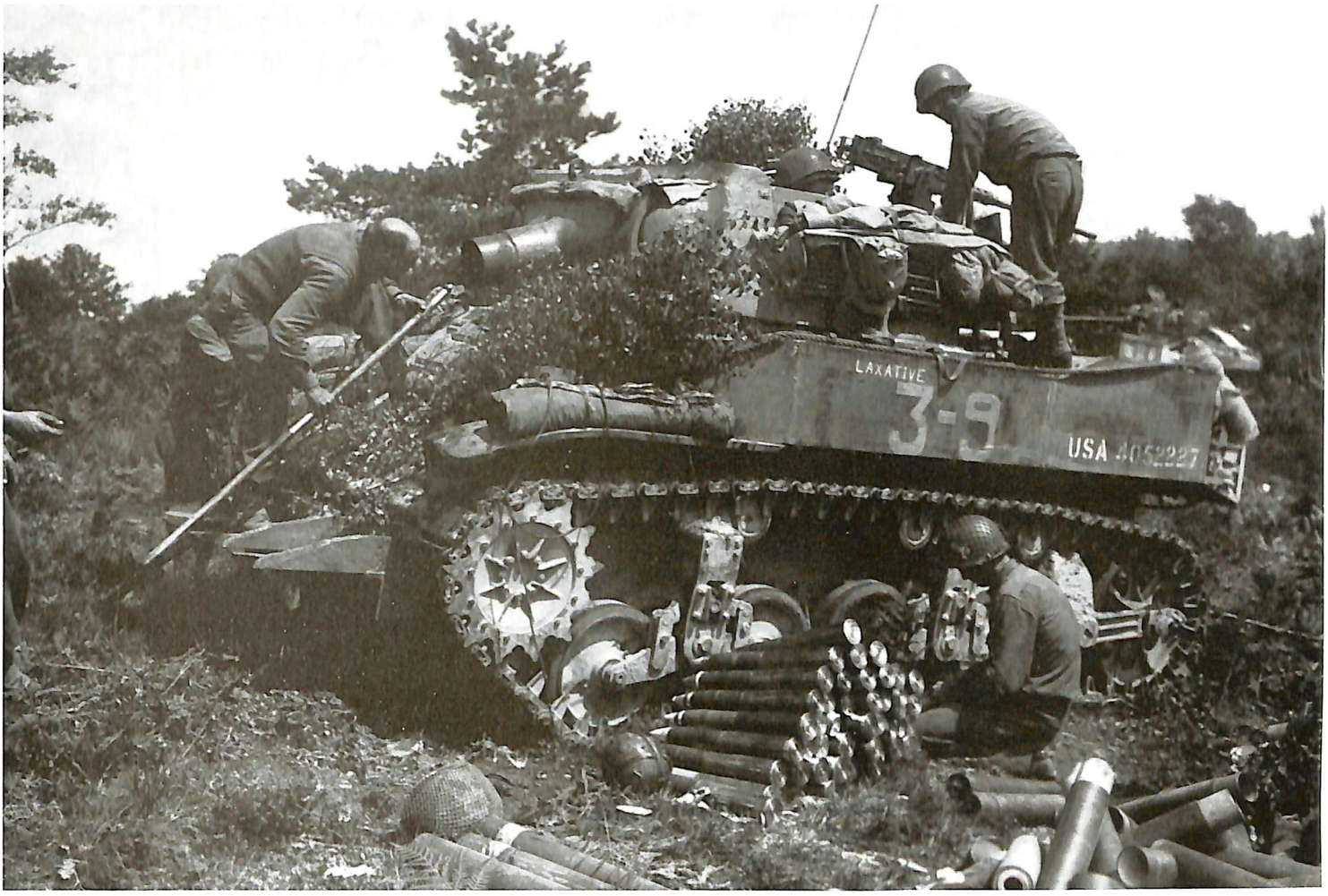
Conçus dans l'urgence, la plupart de ces véhicules, notamment les chasseurs de chars, n'auront pas véritablement de descendance, car ils ne sont, en définitive, que des expédients de guerre.

1 - *90 mm Gun Motor Carriage M36 Jackson*

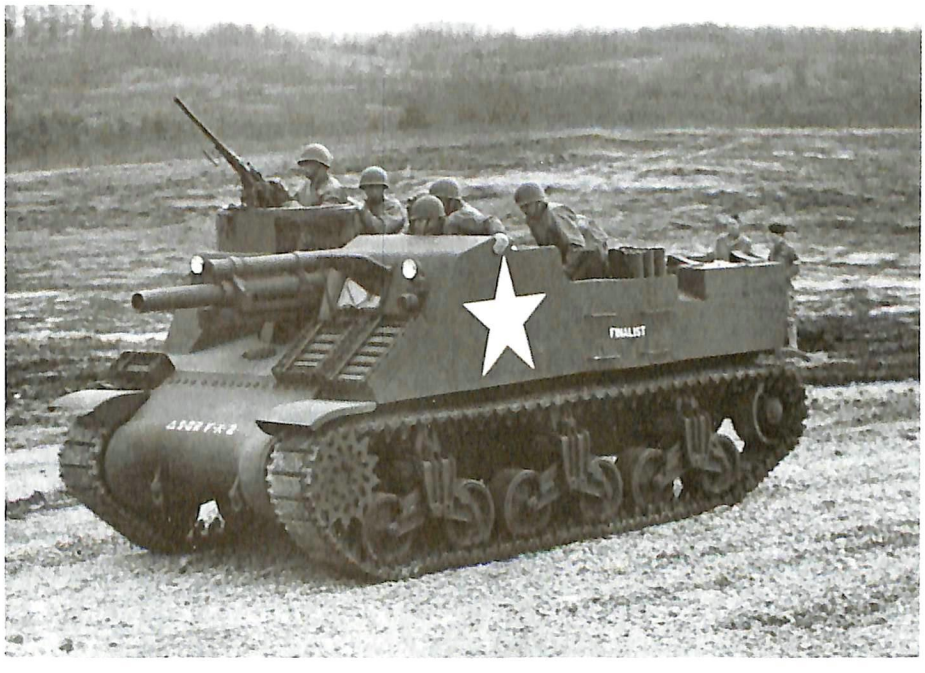
CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI AMÉRICAINS

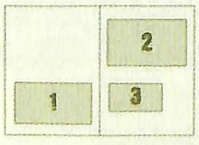
En 1940, l'analyse des événements en Europe par l'Armée américaine conduit à une douloureuse prise de conscience de l'état de ses équipements : les arsenaux de l'*US Army* ne contiennent aucun véhicule susceptible de s'opposer aux *Panzer-Divisionen*. Anticipant les futures batailles avec l'Allemagne, les autorités américaines partent du principe qu'un tank n'est pas réellement destiné à affronter ses congénères. Cette mission n'est certes pas exclue, mais elle serait, toujours selon les penseurs US, mieux accomplie avec des matériels spécifiquement dédiés à la lutte antichar ; eux-mêmes déployés au sein d'unités spécialisées indépendantes, les *Antitanks Battalions Light* et *Heavy*, et d'un commandement qui leur est propre, le *Tank Destroyer Command*. Pourtant, en juillet 1941, rien n'est encore arrêté, car deux courants s'affrontent. D'un côté, les partisans d'un canon tracté, peu coûteux et facile à camoufler. De l'autre, ceux qui préfèrent un automoteur jugé plus mobile. Cette dernière tendance finit par l'emporter et les travaux commencent sur une Jeep armée d'un 37 mm antichar. Trop frêle, cette proposition est laissée de côté au profit d'un camion Dodge 4x4 : le WC 55 G*un Motor Carriage* M6. Plus robuste, il est néanmoins abandonné après avoir été engagé en Tunisie, sa protection tout comme ses performances en tout-terrain ayant été jugées insuffisantes. Le choix se porte alors sur un châssis d'*Half-Track* M3 équipé d'un tube de 75 mm. Le 75 mm *Gun Motor Carriage* M3 (GMC) combattra les Japonais aux Philippines en décembre 1941, mais ses faiblesses – cuirasse par exemple – face aux *Panzer* restent patentes. La variante dotée d'un 57 mm, pourtant plus efficient, n'aura pas plus de succès, et les 57 mm *Gun Motor Carriages* T48 seront en définitive livrés aux Soviétiques. De manière à déployer un tout-chenillé, un 76,2 mm (*3 pouces ou 3-inch*) antiaérien à haute vitesse initiale est monté sur un tracteur chenillé M2, utilisé initialement sur les terrains d'aviation, sans que cet engin ne convainque personne. Finalement, le 76,2 mm est installé dans une tourelle dépourvue de toit sur la caisse d'un Sherman M4A2. Après avoir vu sa cuirasse renforcée, le *3-inch Gun Motor Carriage* M10 est déclaré bon pour le service le 20 mai 1942. Pour autant, le *Tank Destroyer* M10 (TD M10) est considéré comme une solution transitoire, en attendant l'arrivée du T43, futur M18 Hellcat. Celui-ci est d'ailleurs vu comme le blindé « parfait » par le *Tank Destroyer Command*, car ses performances incarnent la devise « Seek, Strike, Destroy » (« chercher, frapper, détruire »). Expérimenté en juin 1943, le M18 débarque en Europe durant l'été 1944. Toutefois, le 76,2 mm des deux TD marque le pas face aux *Panzer* les plus lourds et impose l'intégration rapide du *Gun Motor Carriage* M36 Jackson, muni d'un 90 mm, au sein des *Tank Destroyer Battalions*.





Tout comme la nécessité de disposer de matériels susceptibles de s'opposer aux *Panzer*, le « Blitzkrieg » prouve que l'artillerie tractée est incapable de suivre le rythme des unités mécanisées lors des offensives, notamment en tout-terrain. Les automoteurs, s'inspirant de l'exemple allemand, représentent la solution la plus logique. Ne reste désormais plus qu'à déterminer la plate-forme sur laquelle sera implantée une pièce d'artillerie. Si le 75 mm *Gun Motor Carriage* M3 est initialement classé comme chasseur de chars, dans les faits, il est plutôt employé dans une fonction d'appui. L'*Ordnance Department* considère cette formule comme satisfaisante et le M3 *Half-Track Personnel Carrier* se voit greffer un *Howitzer* M1A1 (obusier) de 75 mm, dont les caractéristiques balistiques sont plus adaptées à cette tâche. Solution intérimaire, le 75 mm *Howitzer Motor Carriage* T30 ne reçoit pas d'appellation définitive, ce qui ne l'empêche pas de connaître son baptême du feu face aux Allemands en Tunisie, en 1943. Une mouture plus puissante est également développée, avec un obusier de plus gros calibre. Hélas, le 105 mm *Howitzer Motor Carriage* T19 sollicite exagérément les suspensions. Le concept est bon, mais les plates-formes semi-chenillées ne sont adaptées ni aux contraintes des *Howitzer* ni aux opérations menées par les Alliés. Effectivement, les divisions mécanisées réclament des machines mieux protégées et possédant une mobilité susceptible d'accompagner les chars lorsque le terrain se fait mouvementé. Dans ces conditions, le châssis d'un blindé obsolète, le *Medium Tank* M3 Lee/Grant, est sélectionné. Après suppression de la tourelle, un obusier de 105 mm M2A1 est fixé dans un compartiment ouvert sur le dessus. Désigné 105 mm *Howitzer Motor Carriage* M7 Priest, cet automoteur connaît son baptême du feu en Afrique du Nord en 1942, au sein de l'Armée britannique, lors de la bataille d'El-Alamein.



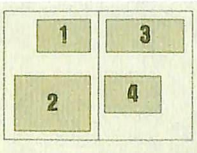


1 - 75 mm *Gun Motor Carriage* M3
2 - 75 mm *Howitzer Motor Carriage* M8 General Scott
3 - 105 mm *Howitzer Motor Carriage* M7 Priest

Considérant le M7 comme trop peu véloce, l'*US Army* cherche un remplaçant sur base de M24 Chaffee. Avec son compartiment plus large facilitant le travail des servants du 105 mm M1, le T76, standardisé M37 en janvier 1937, n'entre pas en service actif. Des études sont aussi menées sur des automoteurs amphibies, sans que cela ne débouche sur une production de série. Aussi réussis soient-ils, les Priest manquent de « punch » au moment d'abattre les fortifications les plus solides. Une mouture utilisant d'anciens canons de 155 mm M19717 ou M1918 datant de la Première Guerre mondiale est alors mise en chantier. Reprenant la caisse d'un *Medium Tank* M3, le prototype T6 s'avère aussi fiable qu'efficace, si bien qu'il est standardisé comme 155 mm *Gun Motor Carriage* M12. Le faible nombre de M19717 ou M1918 disponibles ne fait de lui qu'une solution de transition en attendant l'arrivée, hélas tardive, du 155 mm *Gun Motor Carriage* M40, sur base de Sherman M4A3 élargi. Pour autant, l'Armée américaine détient désormais un véhicule apte à projeter un obus de 41,3 kg à 23 500 mètres. Les M40 ne débarquent en Europe qu'en janvier 1945 et sont utilisés lors de la prise de la ville de Cologne. La faible dotation en munitions oblige le déploiement d'un ravitailleur : le T30 *Cargo Carrier*, qui n'est qu'un M12 ou un M40 désarmé. Par la suite, une mouture reprenant la caisse du M40 bénéficie d'un obusier de 203 mm : le *8-inch Howitzer Motor Carriage* M43. Pour autant, tous sont assez lourds et leur transfert sur des théâtres d'opérations éloignés nécessite des moyens considérables. L'*US Army* demande alors un matériel moins coûteux et plus léger. Pour ce faire, le char léger M24 Chaffee est mis à contribution. Une fois détourellé, sa caisse accueille un *Howitzer* de 155 mm M1. De manière classique, ce dernier est positionné à l'arrière, obligeant le déplacement du moteur vers le centre. Le 20 janvier 1944, un démonstrateur

référencé T6 est présenté. Cadillac Motor Car, filiale de General Motors Corp, propose par la suite une mouture améliorée, qui ne verra le jour qu'en décembre 1944. Le 9 janvier 1945, le T64E1 subit une batterie de tests qui aboutit à sa standardisation le 28 juin 1945. Le 155 mm *Howitzer Motor Carriage* M41 ne pèse que 19,5 tonnes et atteint la vitesse de 56 km/h. Construit entre juin et septembre 1945, avec la participation de la Massey Harris Co., les 85 exemplaires ne verront jamais les combats du second conflit mondial. En revanche, comme les M40, ils serviront lors de la guerre de Corée en 1950. Par ailleurs, un modèle basé sur le *Heavy Tank* M26 Pershing, équipé d'un obusier de 240 mm, sera finalisé avec trop de retard et seulement 5 exemplaires seront opérationnels après-guerre.

Pour autant, cette famille d'automoteurs privilégie le tir indirect, souvent au-delà de l'horizon. Or, les soldats réclament en parallèle un engin apte à les accompagner au contact de l'ennemi. De ce fait, fin 1941, l'*Armored Force* exige une plateforme emportant un obusier de 75 mm, de façon à apporter un support d'artillerie mobile et rapprochée aux unités mécanisées. Après quelques tâtonnements cherchant à convertir des M1 *Combat Cars* ou des *Light Tanks* M3, un automoteur d'appui est assemblé en partant du M5. Pour la première fois, un obusier de 75 mm M2 est installé dans une tourelle entièrement rotative, ouverte sur le dessus. Le 75 mm *Howitzer Motor Carriage* M8 General Scott est produit dès septembre 1942. Pour renforcer la puissance de feu des unités mécanisées au moment d'affronter les fortifications adverses, le General Sherman (des versions M4 et des M4A3) est également modifié afin d'accueillir un obusier de 105 mm dans une tourelle fermée, réduisant ainsi sa vulnérabilité aux jets de grenades et autres projectiles fusants.



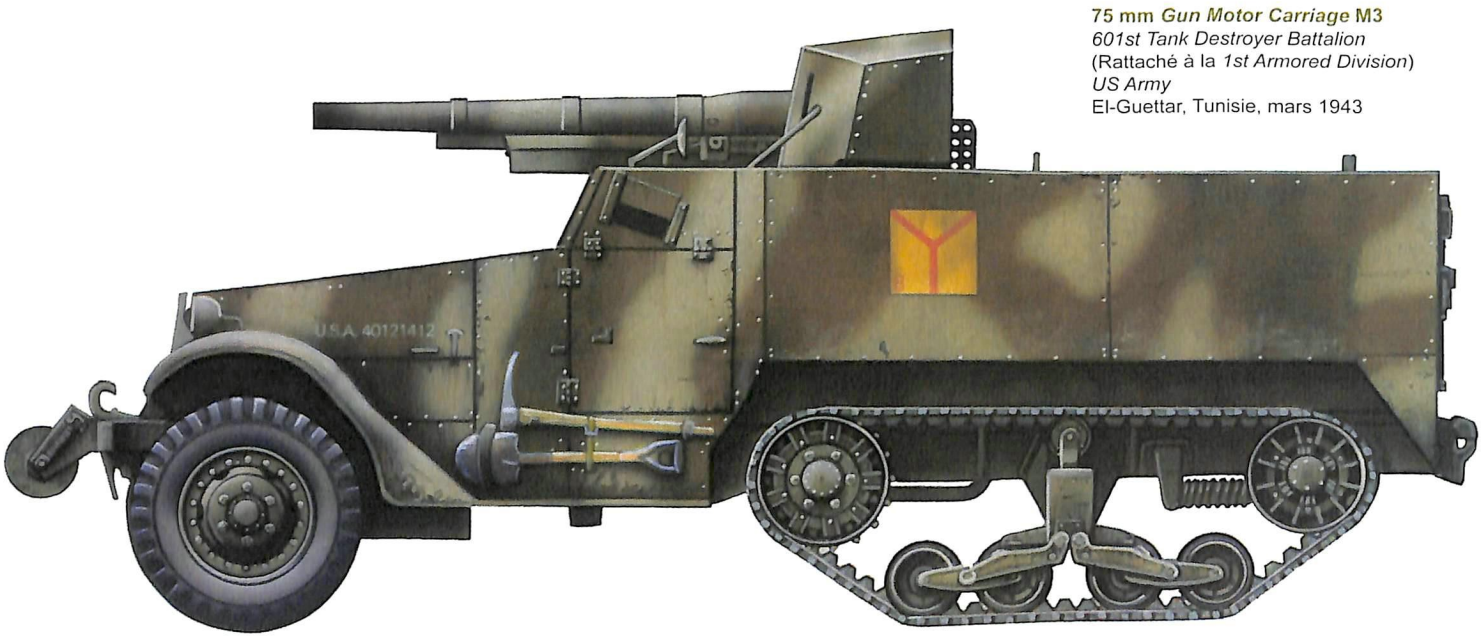
1 - *3-inch Gun Motor Carriage* M10 Wolverine
2 - 155 mm *Gun Motor Carriage* M12
3 - 76 mm *Gun Motor Carriage* M18 Hellcat
4 - 90 mm *Gun Motor Carriage* M36 Jackson

75 MM *GUN MOTOR CARRIAGE* M3

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	White Motor Co.
Exemplaires produits	2 202 (tous modèles confondus)
Équipage	5

Au sein de l'*US Army*, la destruction des *Panzer* est le rôle des *Tank Destroyer Battalions*. Après avoir mis au point des véhicules à roues armés d'un canon de 37 mm, comme le WC 55 G*un Motor Carriage* M6, l'accent est mis sur un engin automoteur considéré comme plus manœuvrable que les pièces tractées. Disponible en grande quantité, le M3 *Half-Track Personnel Carrier* s'impose. Le 37 mm ne possédant qu'une balistique médiocre, le choix se porte sur le canon de campagne de 75 mm, une variante locale du modèle 1897 français, dont les arsenaux US regorgent. Le blindage du M3 assure la protection qui manquait au servant du M6, tandis que le train de roulement chenillé apporte la mobilité en tout-terrain.

Monté dans un affût M3, le 75 mm est soudé sur un caisson juste derrière la cabine de pilotage. Afin de permettre un débattement latéral de 19° sur la gauche et de 21° sur la droite, les réservoirs de carburant sont placés à l'arrière du véhicule, de chaque côté. Le prototype T12 est standardisé en 75 mm *Gun Motor Carriage* M3, puis 15 d'entre eux partent pour les Philippines, en décembre 1941, combattre l'Armée japonaise. Reprenant la base du M3A2 et un affût M5, une mouture dénommée 75 mm *Gun Motor Carriage* M3A1 est finalement mise en service. Par la suite, jugés obsolètes, 1 360 chasseurs de chars sont reconvertis en M3A1 *Half-Track Personnel Carriers*.



75 mm *Gun Motor Carriage* M3
601st Tank Destroyer Battalion
(Rattaché à la *1st Armored Division*)
US Army
El-Guettar, Tunisie, mars 1943

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	9,1 t
Longueur	6,24 m
Largeur	1,96 m
Hauteur	2,50 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
15,9 mm	6,4 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
6,4 mm	6,4 mm	6,4 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	72 km/h
Tout-terrain	17 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,30 m
Tranchée	n.c.
Gué	0,81 m

ARMEMENT

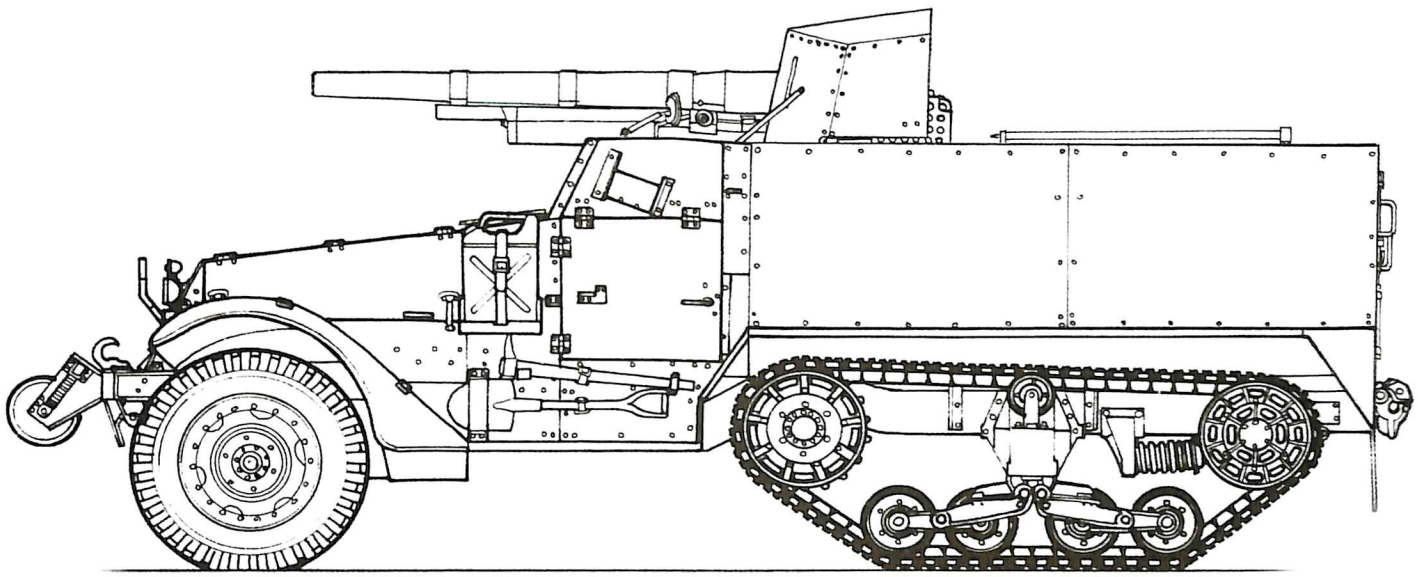
Principal	1 canon de 75 mm M1917A4
Munitions	59 projectiles
Secondaire	4 carabines M1 *.30* (7,62 mm) 4 fusils M1903 *.30* (7,62 mm) Grenades
Munitions	22 grenades

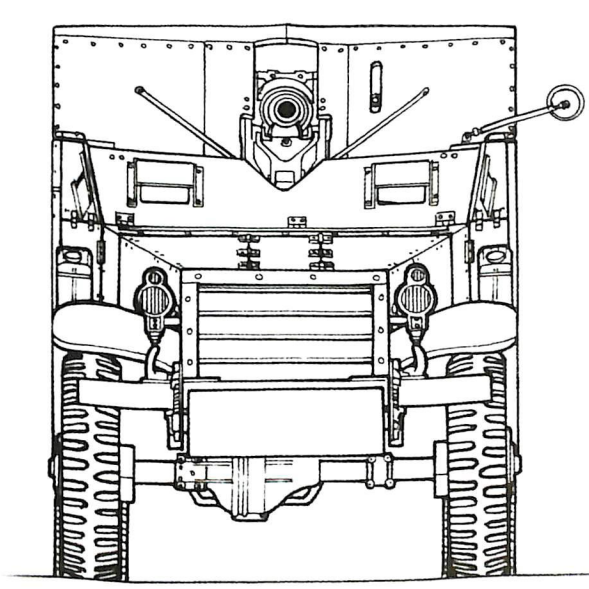
MOTORISATION & RADIO

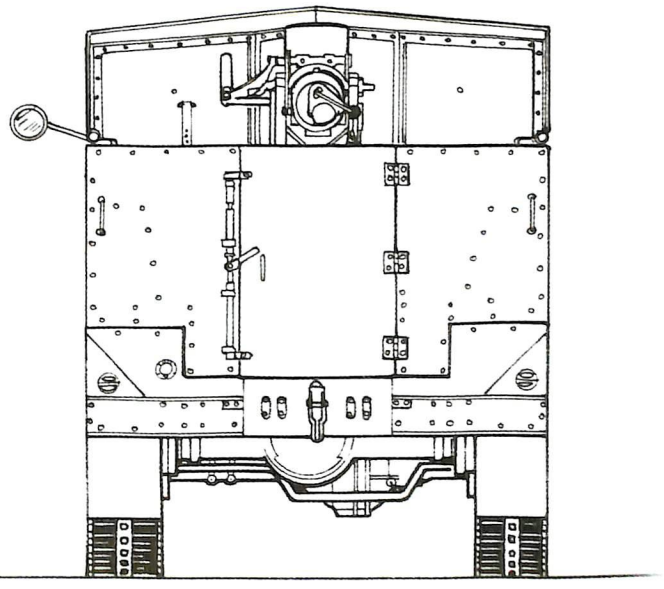
Moteur	6 cylindres essence White 160AX
Puissance	147 cv à 3 000 tr/min
Radio	n.c.

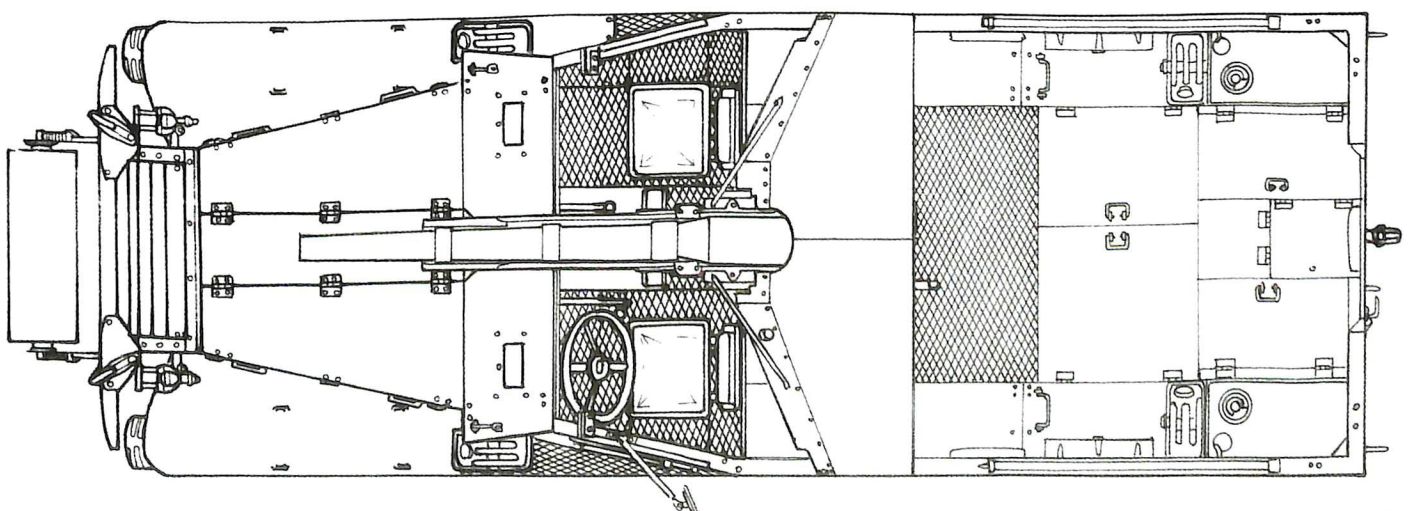
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









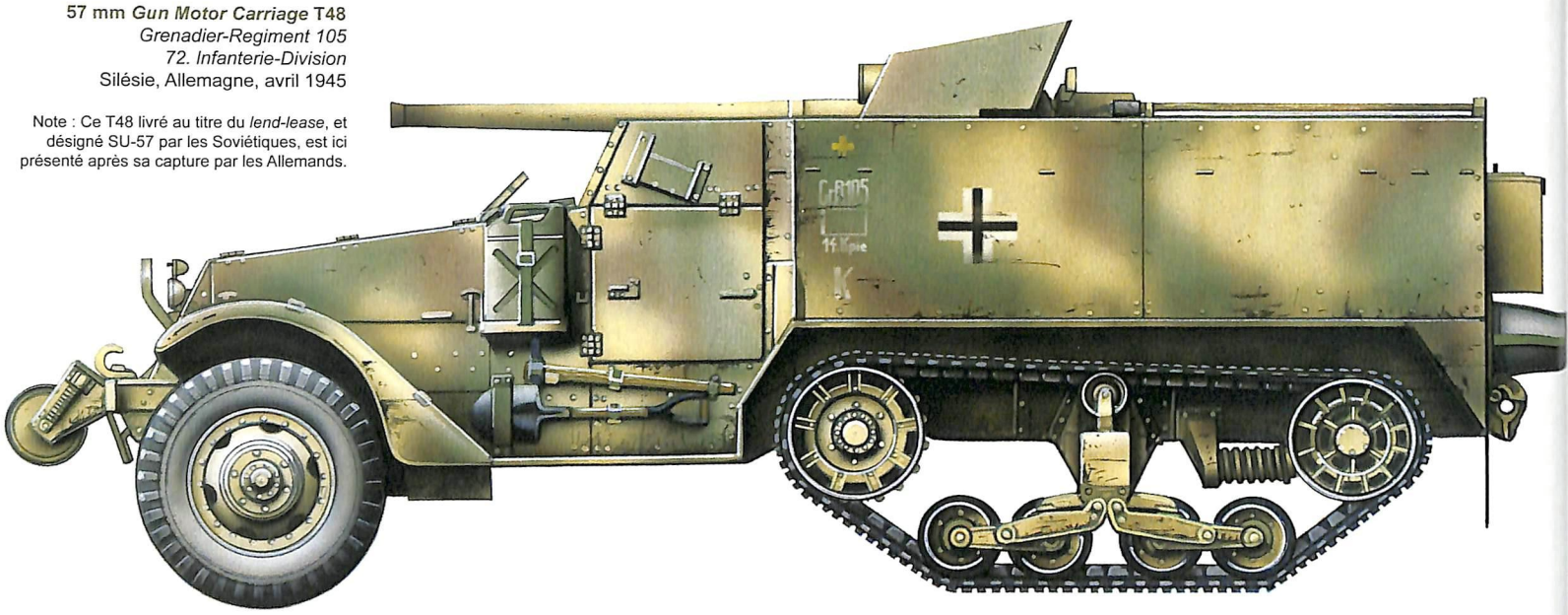
57 MM *GUN MOTOR CARRIAGE* T48

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Diamond T Motor Car Co.
Exemplaires produits	962
Équipage	5

En dépit d'une portée effective supérieure à 900 mètres, le canon de 75 mm M1917A4 s'avère perfectible face aux blindés allemands. En avril 1942, le *Gun Motor Carriage* M3 est donc réarmé avec un tube à haute vitesse initiale. Après avoir envisagé de monter le *6-Pdr* (57 mm) britannique, les Américains jettent leur dévolu sur leur propre version de ce 57 mm : le M1. Le tube de 75 mm est alors simplement remplacé par ce dernier, pour donner naissance au 57 mm *Gun Motor Carriage* T48. Les performances balistiques progressent : 64 mm d'acier perforés à 914 mètres sous une incidence de 30° avec le projectile AP-M70 (853 m/s). Protégée par un bouclier doté de parois latérales et fermé sur le dessus, la pièce est fixée derrière les sièges des pilotes et les coffres à munitions et de rangement sont positionnés à l'arrière, avec les réservoirs de carburant. Bien que ce véhicule ne soit pas standardisé par l'*US Army* – le *Tank Destroyer* M10 entrant en service actif –, la production commence en décembre 1942 et se termine en 1943, avec un total de 962 exemplaires assemblés. 680 sont livrés aux Britanniques, qui les expédient en URSS. Désignés SU-57, ils intègrent les brigades de chasseurs de chars indépendantes. Ceux présents dans les rangs des Alliés occidentaux seront progressivement reconvertis en M3A1 *Half-Track Personnel Carriers*.

57 mm *Gun Motor Carriage* T48
Grenadier-Regiment 105
72. Infanterie-Division
Silésie, Allemagne, avril 1945

Note : Ce T48 livré au titre du *lend-lease*, et désigné SU-57 par les Soviétiques, est ici présenté après sa capture par les Allemands.



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	8,6 t
Longueur	6,24 m
Largeur	1,96 m
Hauteur	2,30 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
15,9 mm	6,4 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
6,4 mm	6,4 mm	6,4 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	72 km/h
Tout-terrain	17 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,30 m
Tranchée	n.c.
Gué	0,81 m

ARMEMENT

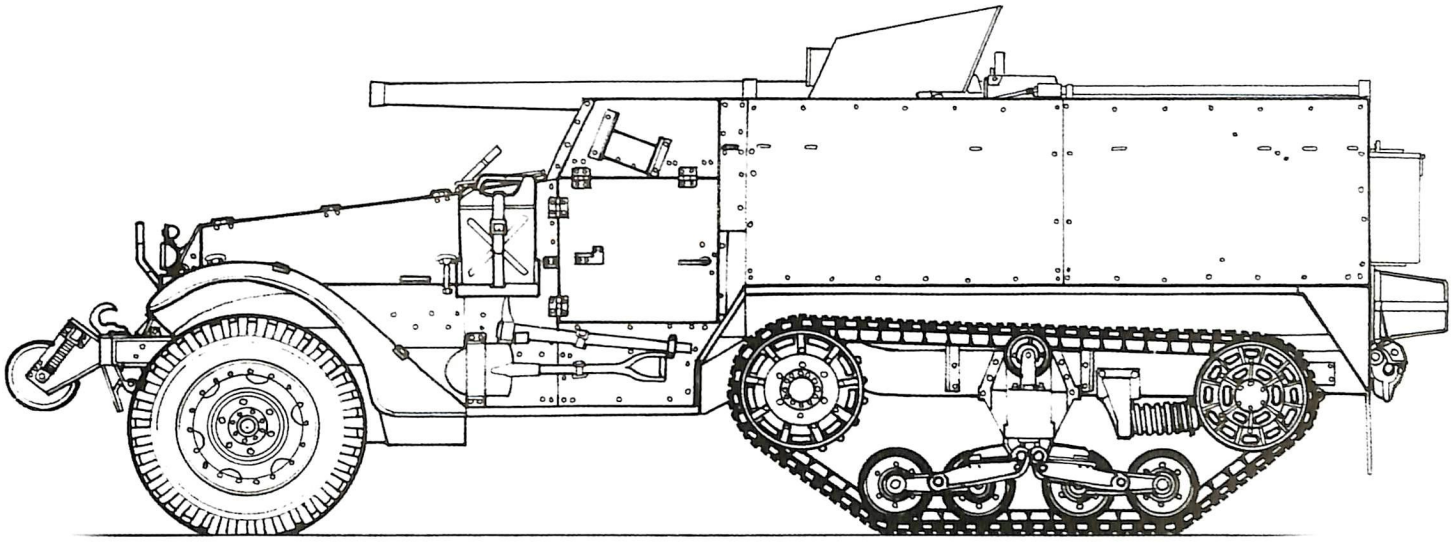
Principal	1 canon de 57 mm M1
Munitions	99 projectiles
Secondaire	4 fusils M1903 *.30* (7,62 mm) Grenades
Munitions	22 grenades

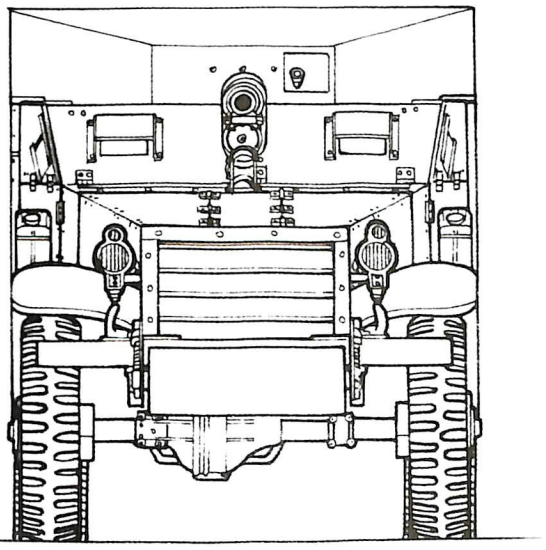
MOTORISATION & RADIO

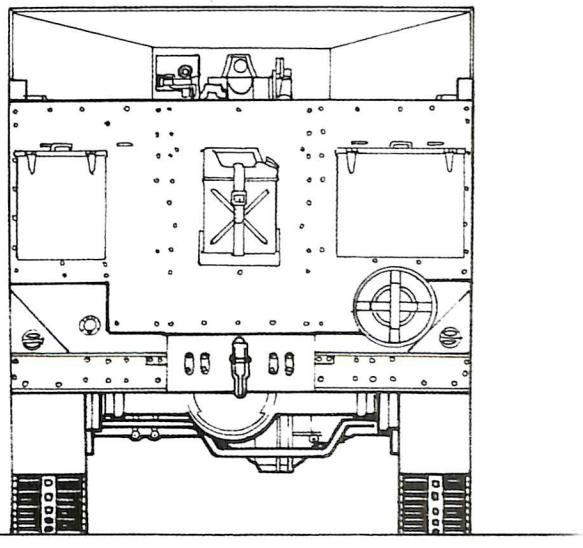
Moteur	6 cylindres essence White 160AX
Puissance	147 cv à 3 000 tr/min
Radio	n.c.

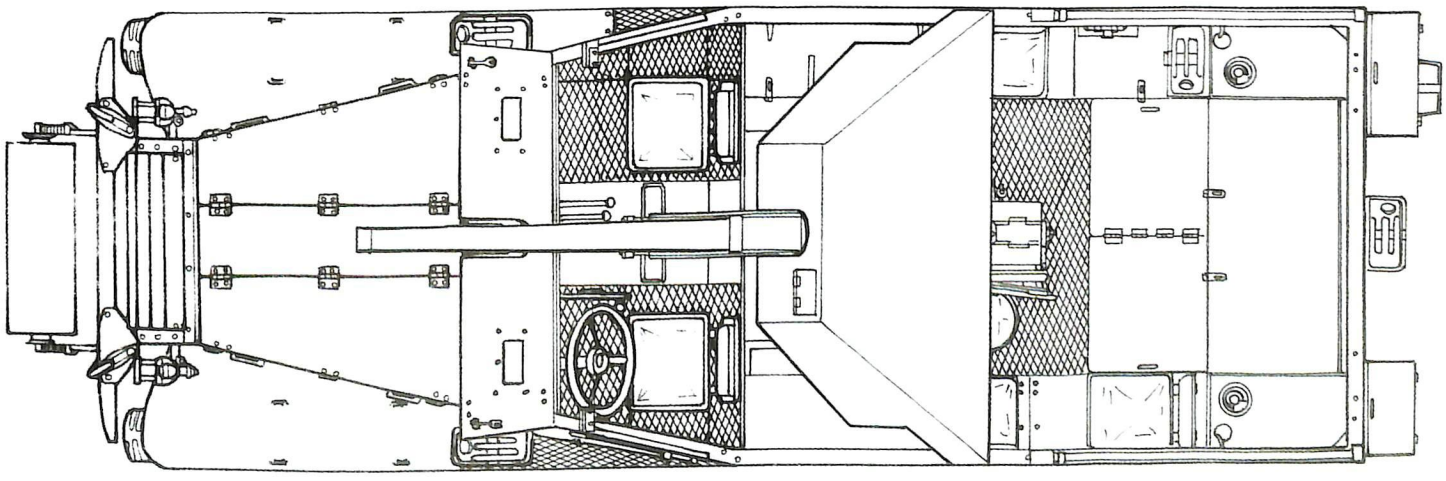
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







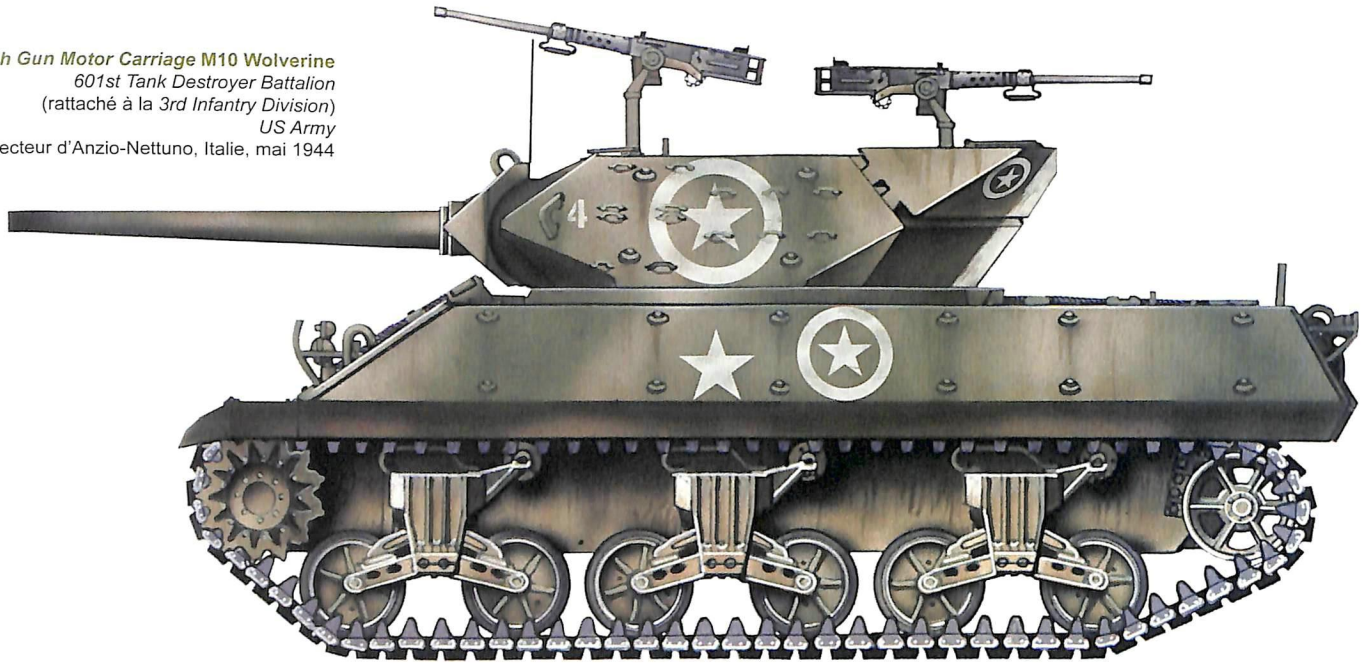


3-INCH GUN MOTOR CARRIAGE
M10 WOLVERINE

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Fisher Body Division (General Motors)
Exemplaires produits	4 993
Équipage	5

Afin de se doter de matériels antichars plus efficaces que les *Half-Tracks*, le service du Matériel propose un projet de *Tank Destroyer* (TD) pourvu d'une tourelle. En novembre 1941, la Fisher Body Division, filiale de General Motors, met ainsi au point un prototype reprenant comme base le M4A2. L'armement se compose d'un canon de *3 pouces* (76,2 mm). Désigné T35, l'engin conserve la forme générale de la caisse du Sherman, cependant sa protection est allégée de façon à favoriser la mobilité. Le tube de 76,2 mm est greffé dans une tourelle ouverte sur le dessus. Le 20 mai 1942, le *3-inch Gun Motor Carriage* M10 Wolverine est enfin prêt au combat. Le projet est validé par le *Special Armored Vehicle Board*, qui a pour mission de rationaliser les programmes de véhicules blindés. Les M10 sont engagés pour la première fois en mars 1943, en Afrique du Nord, puis de manière massive en Normandie, en juin 1944. Sur le terrain, le M10 cumule les points faibles. Sa silhouette est trop haute, si bien que l'équipage a du mal à le camoufler. En outre, son armement principal manque de « punch » face à la cuirasse des *Panzer* de dernière génération. Sans compter que les Tiger et Panther peuvent le détruire à toutes les distances. Au final, le M10 n'apporte rien de plus qu'un Sherman M4A1 muni de la pièce de 76,2 mm.

3-inch Gun Motor Carriage M10 Wolverine
601st Tank Destroyer Battalion
(rattaché à la *3rd Infantry Division*)
US Army
Secteur d'Anzio-Nettuno, Italie, mai 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	29,6 t
Longueur	6,83 m
Largeur	3,05 m
Hauteur	2,90 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
57 mm	25 mm	25 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
51 mm	25 mm	25 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
38 mm	19 mm	19 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
40 KM/H	65 km/h
Tout-terrain	27 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	31°
0,61 m	0,50 m
Tranchée	2,30 m
Gué	0,91 m

ARMEMENT

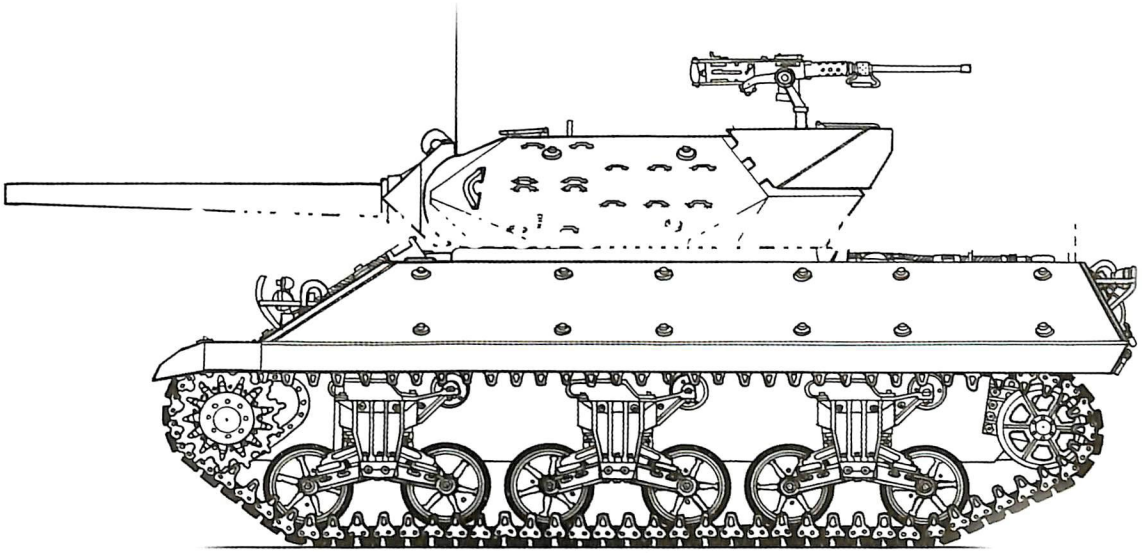
Principal	1 canon de *3-inch* M7 L/53 (76,2 mm)
Munitions	54 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse M2HB de *.50* (12,7 mm)
Munitions	1 000 projectiles de 12,7 mm

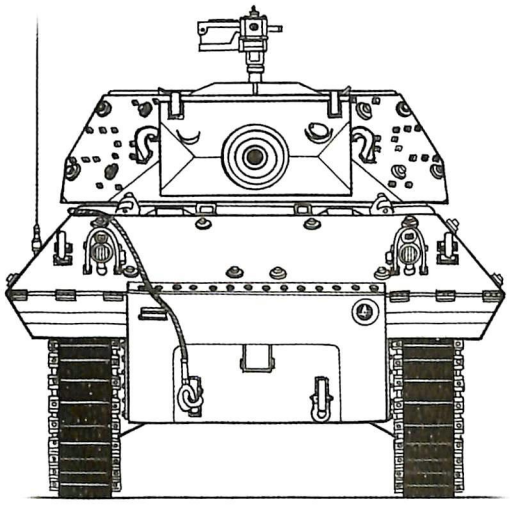
MOTORISATION & RADIO

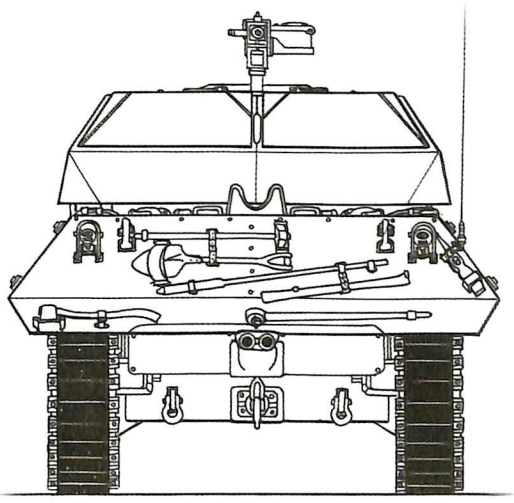
Moteur	2 x 6 cylindres diesel General Motors 6046
Puissance	375 cv à 2 900 tr/min
Radio	SCR 610

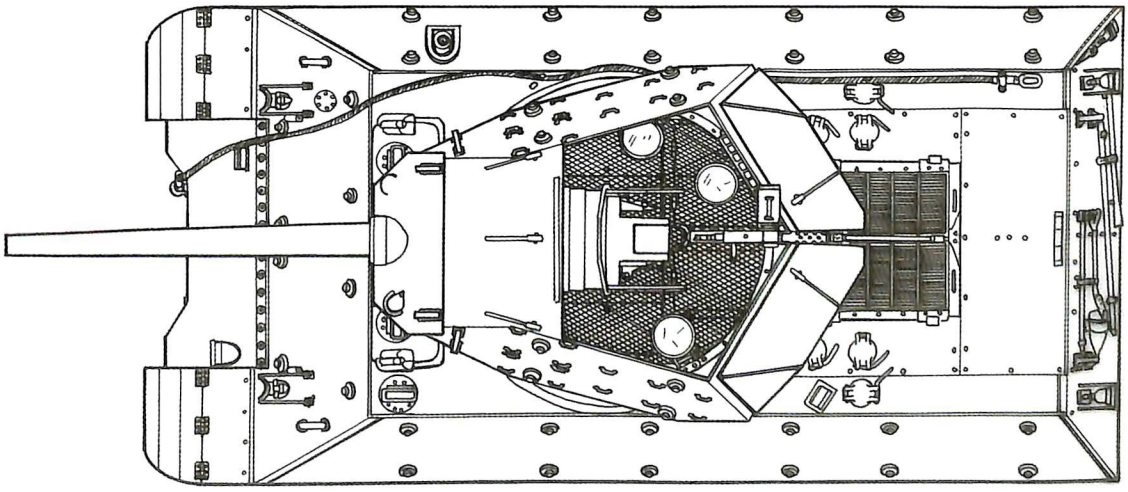
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



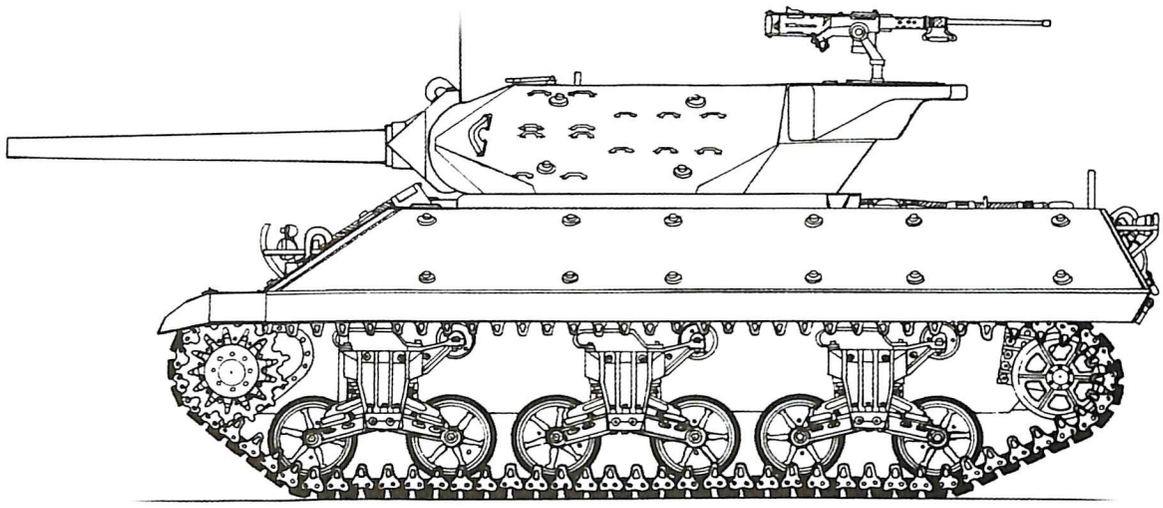


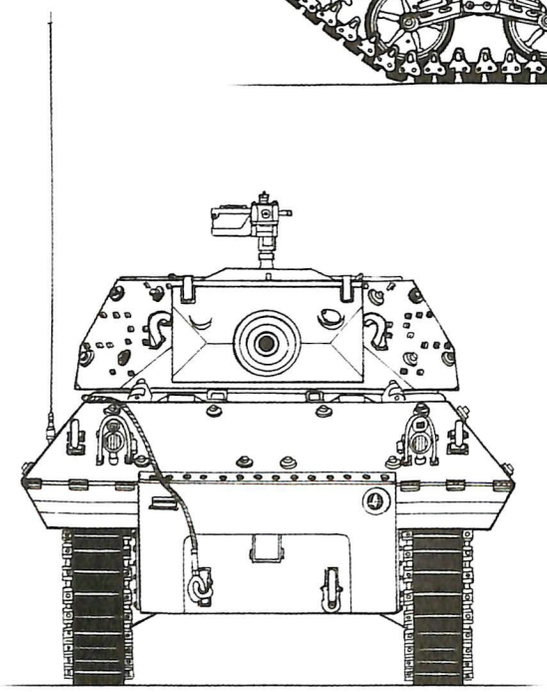


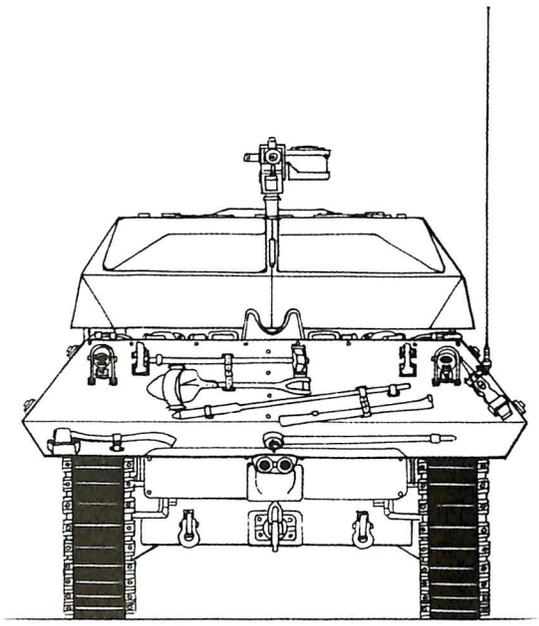


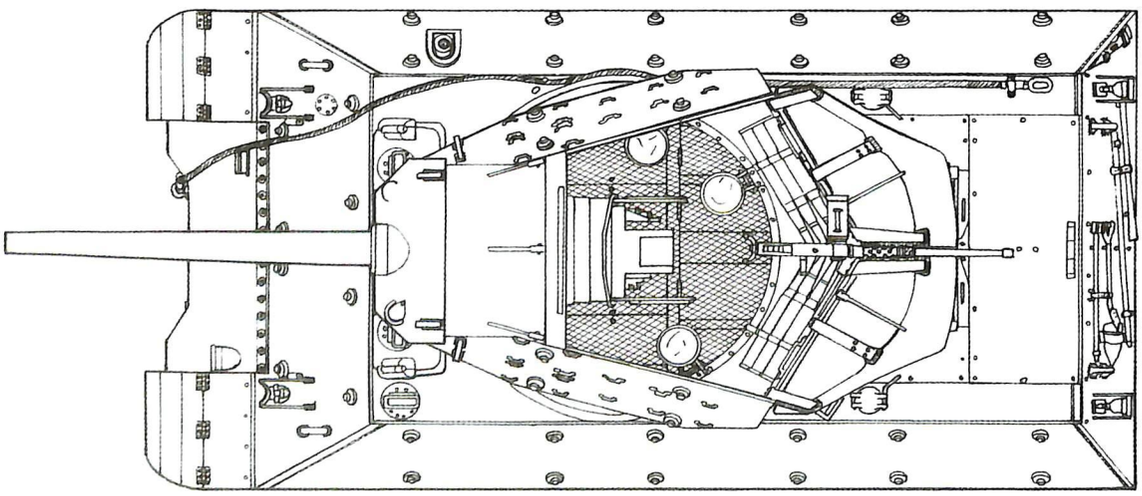
3-INCH GUN MOTOR CARRIAGE M10 WOLVERINE - LATE 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



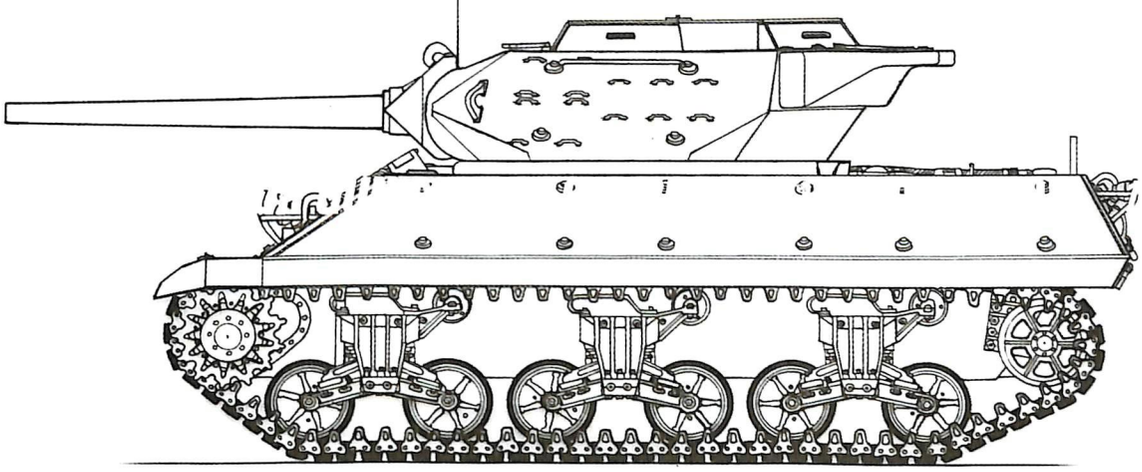


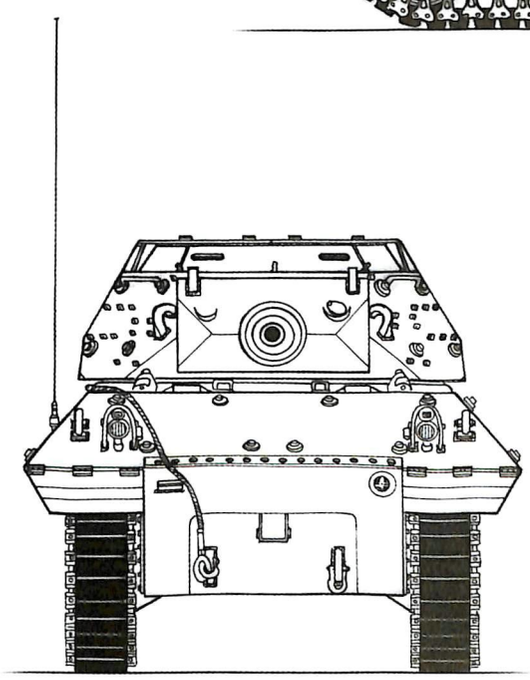


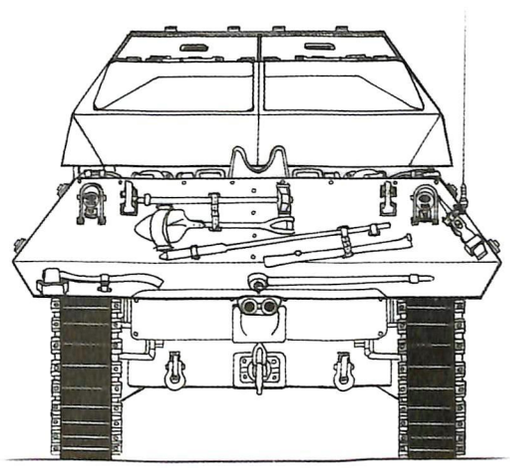


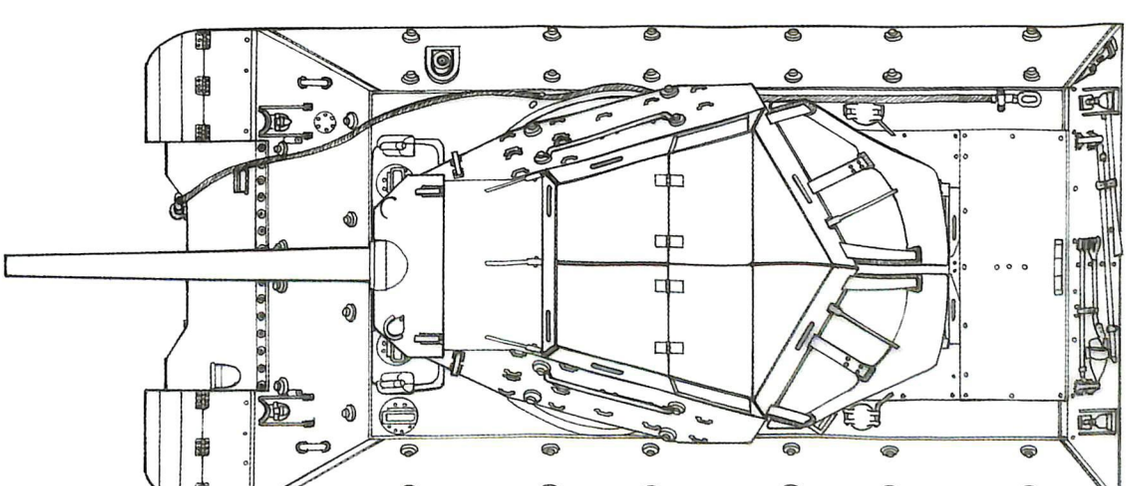
3-INCH GUN MOTOR CARRIAGE M10 WOLVERINE – LATE MODIFIED 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







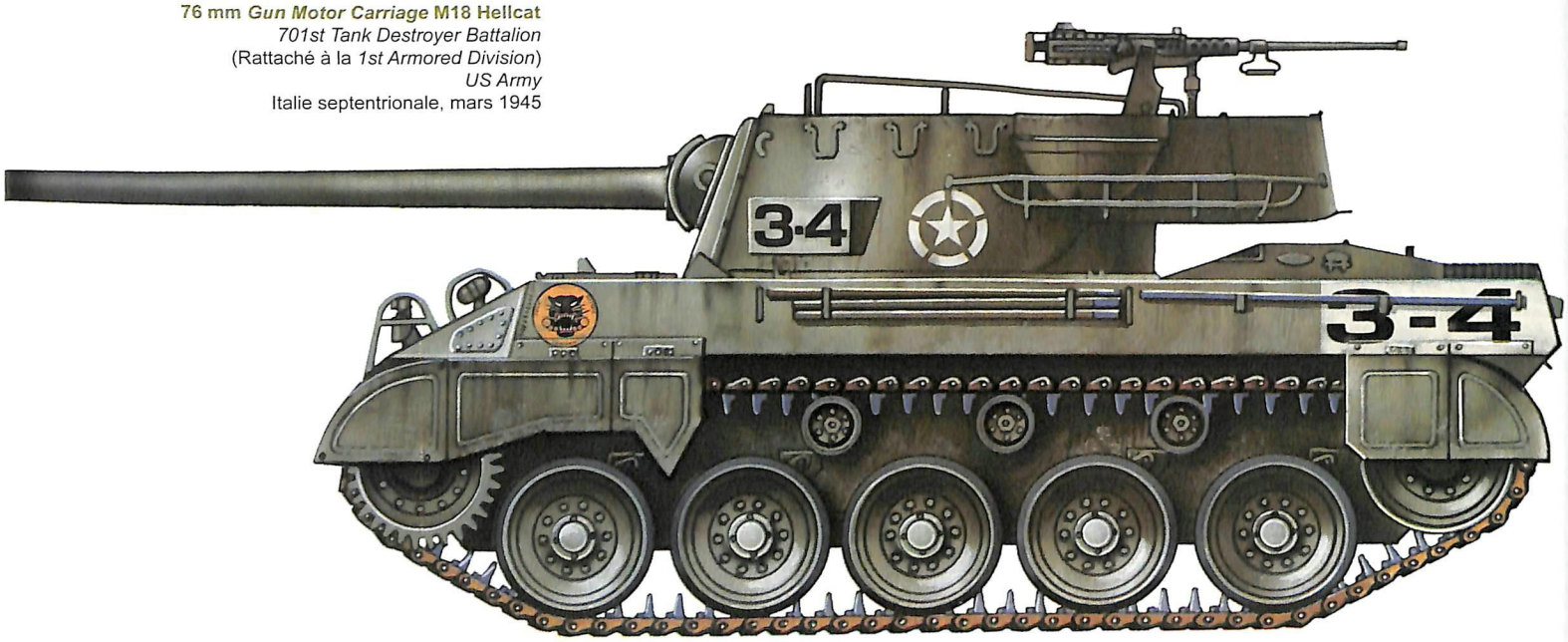


76 MM *GUN MOTOR CARRIAGE* M18 HELLCAT

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Buick Motor Car Company
Exemplaires produits	2 507
Équipage	5

En 1941, le général A.D. Bruce, commandant du *Tank Destroyer Tactical and Firing Center* de Fort Hood, situé au Texas, souhaite acquérir un chasseur de chars rapide et bien armé. Ce faisant, la protection est sacrifiée sur l'autel des performances. Durant l'automne 1941, deux prototypes sont présentés. Le premier utilise le châssis du tank aérotransportable T19, pourvu d'une suspension Christie, sur lequel est placée une tourelle ouverte armée d'un canon à haute vitesse initiale de 37 mm, puis de 57 mm. Les tests menés en juillet 1942 démontrent que leur balistique est insuffisante. À partir d'octobre, l'*Ordnance Committee* recommande une augmentation de la puissance de feu sur le second démonstrateur à barres de torsion. Le T67 intègre donc le nouveau tube de 76 mm M1 dans une tourelle ouverte sur le dessus et prend la désignation de T70 76 mm GMC. Six engins subissent des essais en juin 1943. Les résultats sont très concluants, avec 80 km/h en pointe. Par ailleurs, le peu de modifications demandées aboutissent à une mise en production rapide, de manière à équiper les unités durant l'été 1944. En mars 1944, le *Tank Destroyer* prend le nom de 76 mm *GMC* M18 Hellcat. Le surnom de Hellcat, une invention de Buick, n'a jamais été officiellement approuvé par l'Armée américaine.

76 mm *Gun Motor Carriage* M18 Hellcat
701st Tank Destroyer Battalion
(Rattaché à la *1st Armored Division*)
US Army
Italie septentrionale, mars 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	17,7 t
Longueur	6,65 m
Largeur	2,10 m
Hauteur	2,57 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
25 mm	13 mm	13 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
113 mm	13 mm	13 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
13 mm	13 mm	13 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	80 km/h
Tout-terrain	32 km/h
Autonomie	
Sur route	169 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	31°
0,91 m	0,5 m
Tranchée	1,86 m
Gué	1,22 m

ARMEMENT

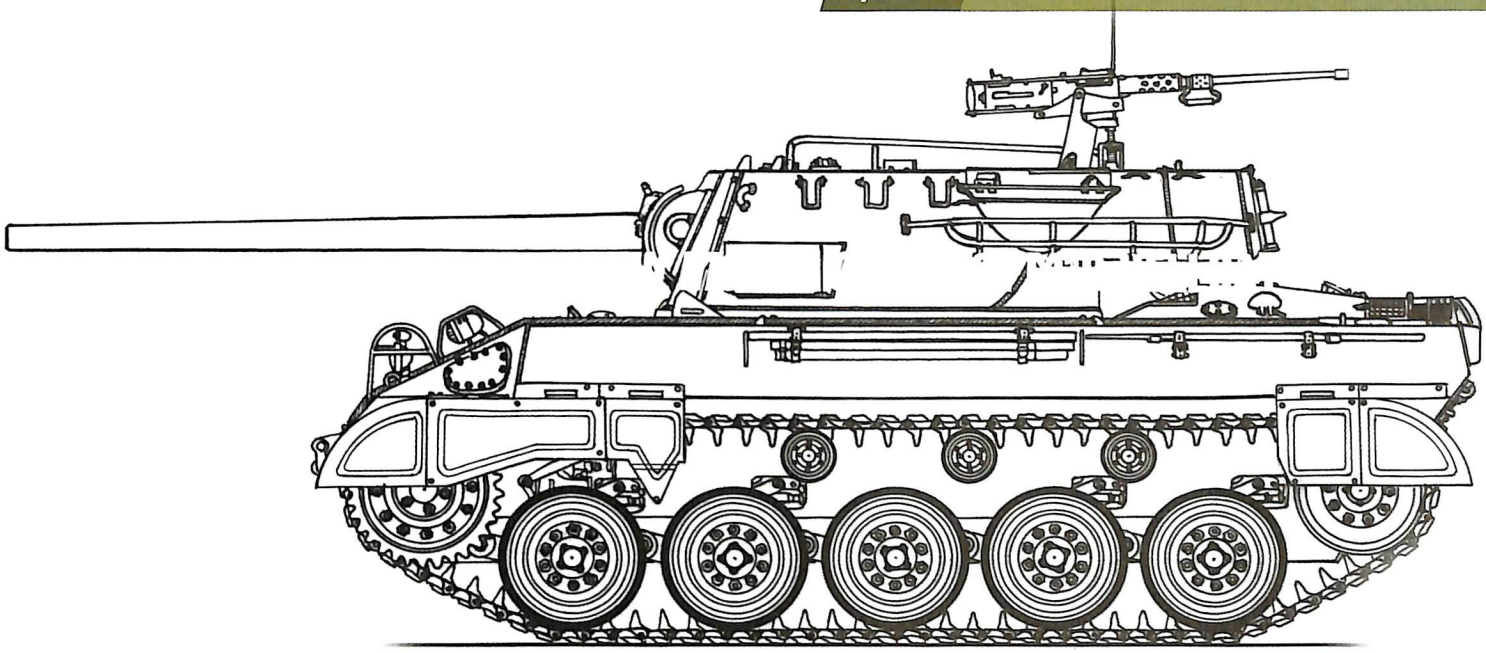
Principal	1 canon de 76 mm M1A1, M1A1C ou M1A2
Munitions	45 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB.*50* (12,7 mm)
Munitions	800 projectiles

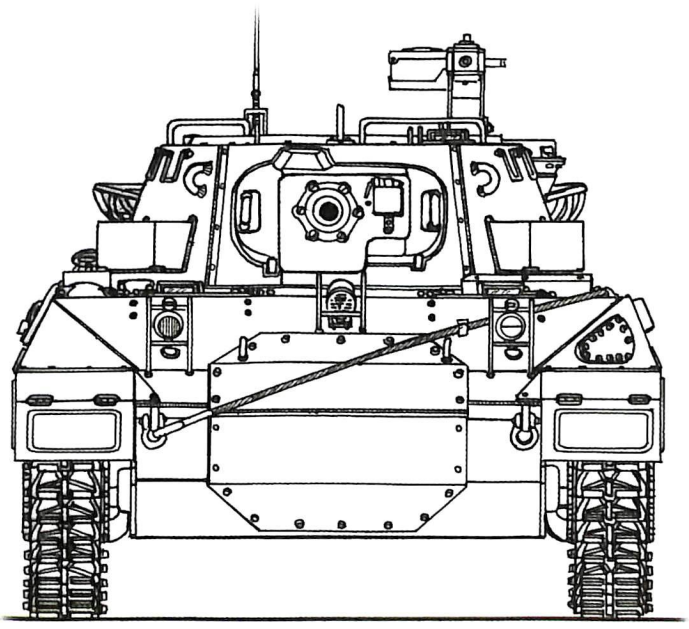
MOTORISATION & RADIO

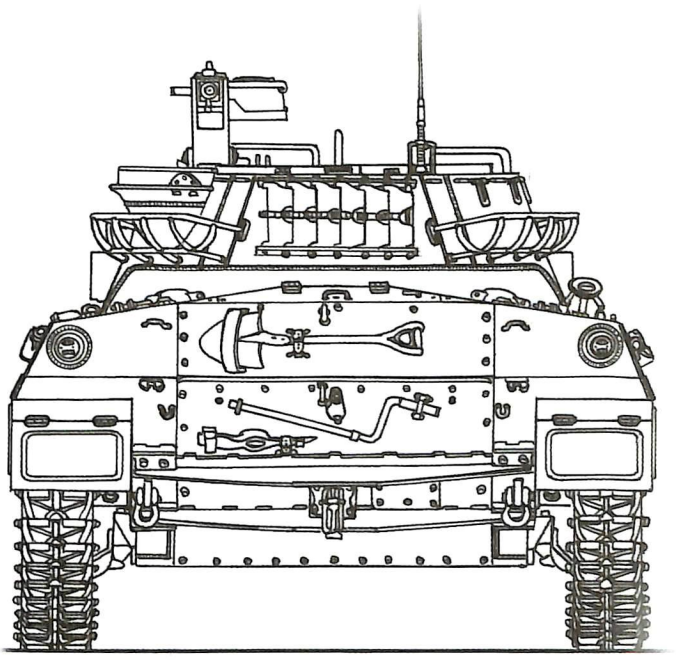
Moteur	9 cylindres essence Wright Continental R975 C4
Puissance	400 cv à 2 400 tr/min
Radio	SCR 610

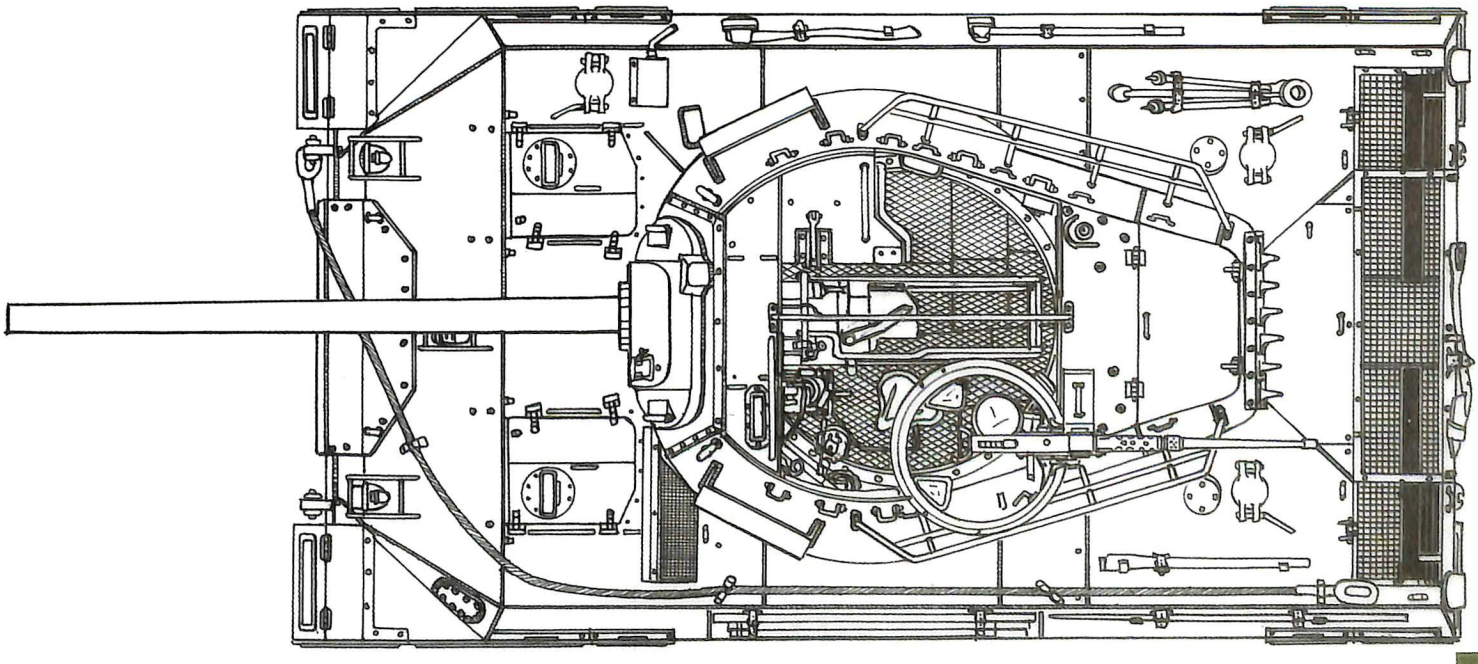
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







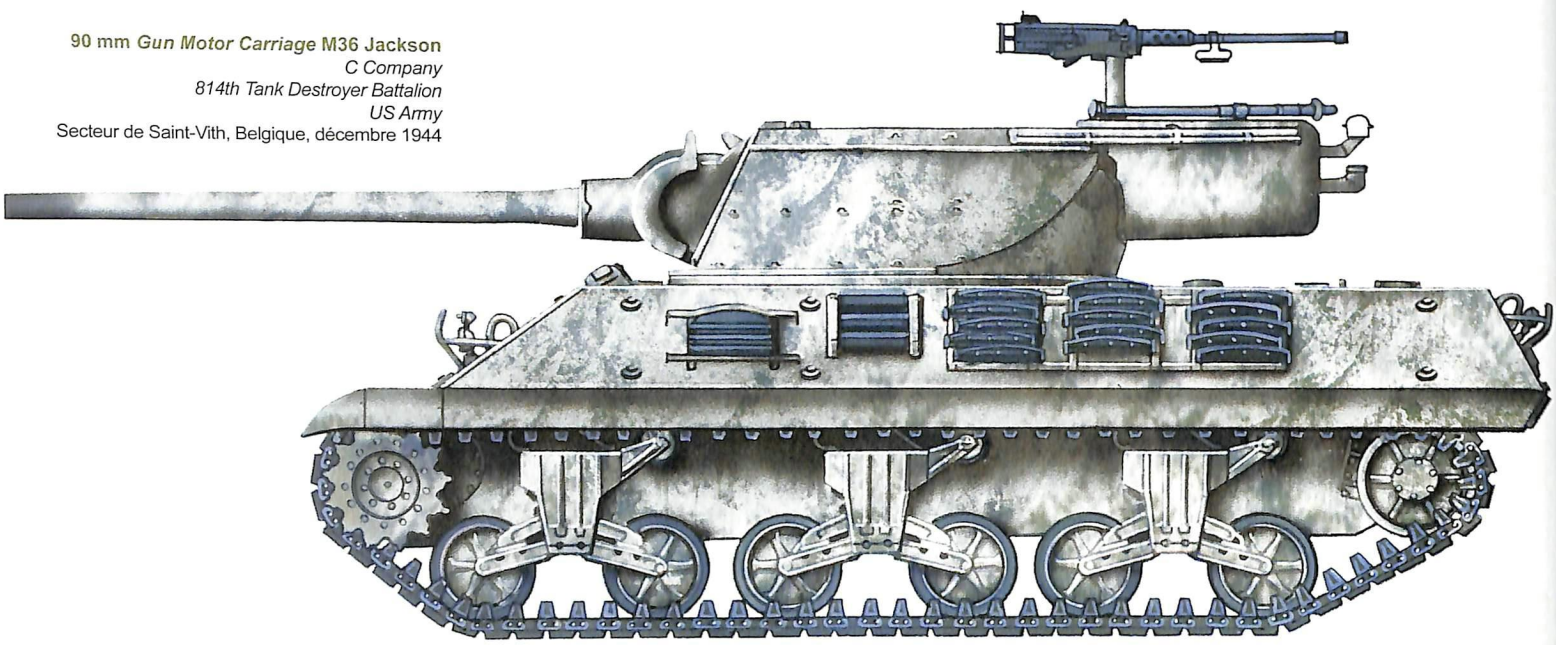


90 MM GUN MOTOR CARRIAGE
M36 JACKSON

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeurs	Fisher Tank Arsenal, Massey Harris Co., American Locomotive Co., Montreal Locomotive Works
Exemplaires produits	1 413
Équipage	5

En 1942, constatant l'accroissement de la cuirasse des *Panzer*, les Américains installent leur canon antiaérien M1 de 90 mm dans une tourelle. La pièce est alors modifiée avec l'adaptation d'un bloc-culasse manuel plus facile à manipuler, un nouveau système de tourillons et un recul atténué. L'*Ordnance Committee* ordonne en octobre 1942 de monter ce 90 mm *Gun* T7 sur un M10. Si ce dernier s'avère performant avec son obus T30E16 HVAP-T (*High Velocity Armor Piercing – Tracer*) capable de percer 150 mm à 2 000 mètres, il n'en va pas de même de la tourelle. Dans ces conditions, un nouveau modèle, toujours ouvert sur le dessus, est dessiné puis fixé sur le châssis d'un M10A1. En septembre 1943, le prototype est testé, puis approuvé le 9 décembre, avant d'être produit en série dès avril 1944 sous la désignation de 90 mm *Gun Motor Carriage* M36. Les 40 premiers M36 arrivent en Europe début septembre 1944. Par la suite, afin de disposer d'un plus grand nombre de TD à tube de 90 mm, la firme Fisher assemble, entre octobre et décembre 1944, la tourelle du M36 directement sur la caisse du *Medium Tank* M4A3. Les 187 chasseurs de chars fabriqués sont référencés M36B1. Une fois épuisés les stocks de M10A1, l'*US Army* recycle les surplus de M10 à motorisation diesel en leur greffant la tourelle du M36. Dénommée M36B2, cette version est fabriquée à 724 exemplaires en 1945.

90 mm *Gun Motor Carriage* M36 Jackson
C Company
814th Tank Destroyer Battalion
US Army
Secteur de Saint-Vith, Belgique, décembre 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	28,6 t
Longueur	7,46 m
Largeur	3,05 m
Hauteur	3,28 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
76 mm	32 mm	44 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
51 mm	25 mm	19 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
38 mm	19 mm	19 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	42 km/h
Tout-terrain	29 km/h
Autonomie	
Sur route	249 km
Tout-terrain	177 km
Pente	31°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	0,91 m

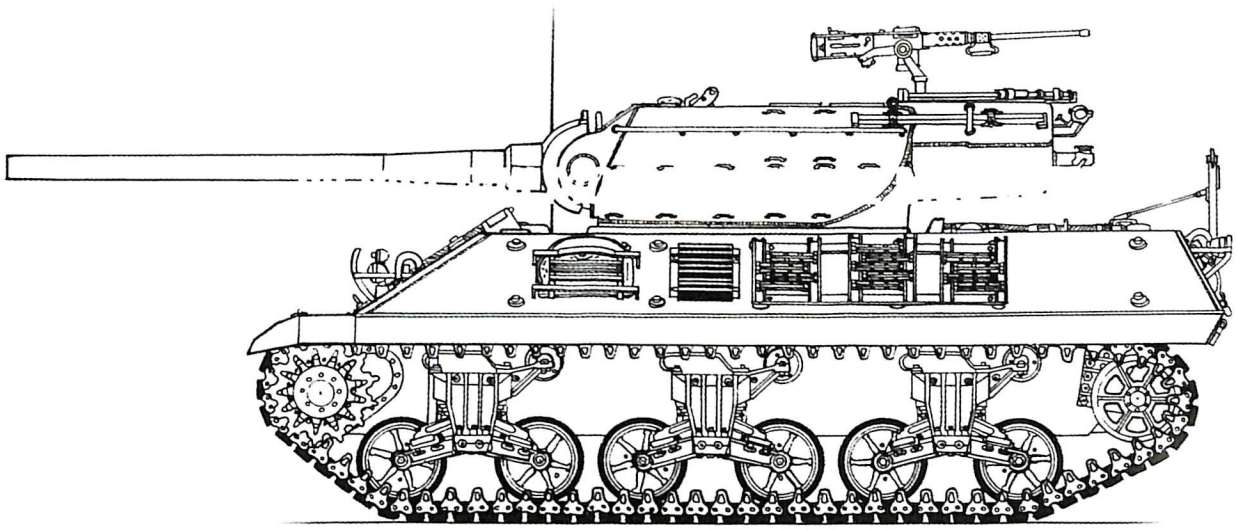
ARMEMENT

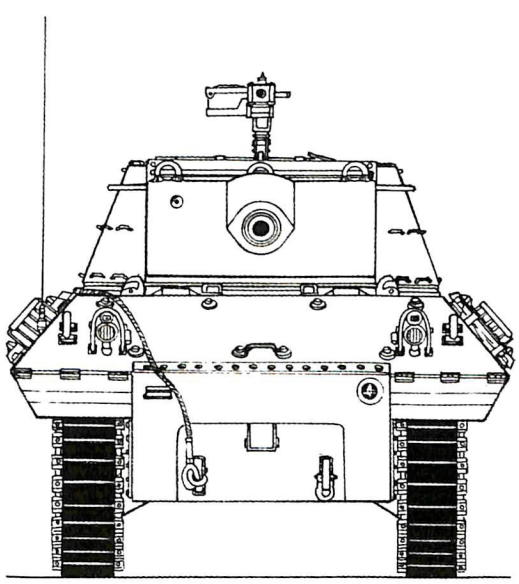
Principal	1 canon de 90 mm M3 L/52
Munitions	47 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	1 000 projectiles

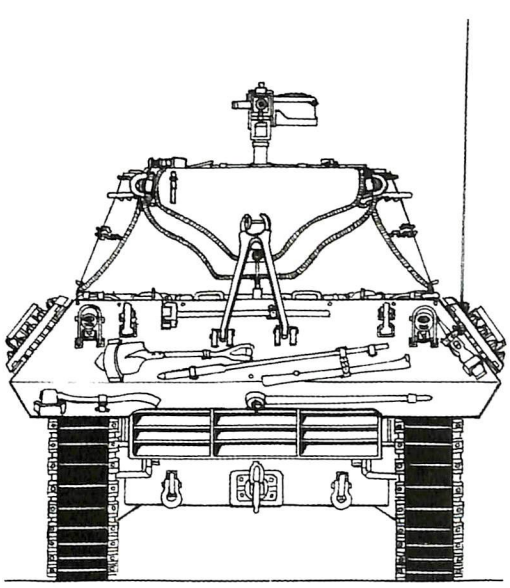
MOTORISATION & RADIO

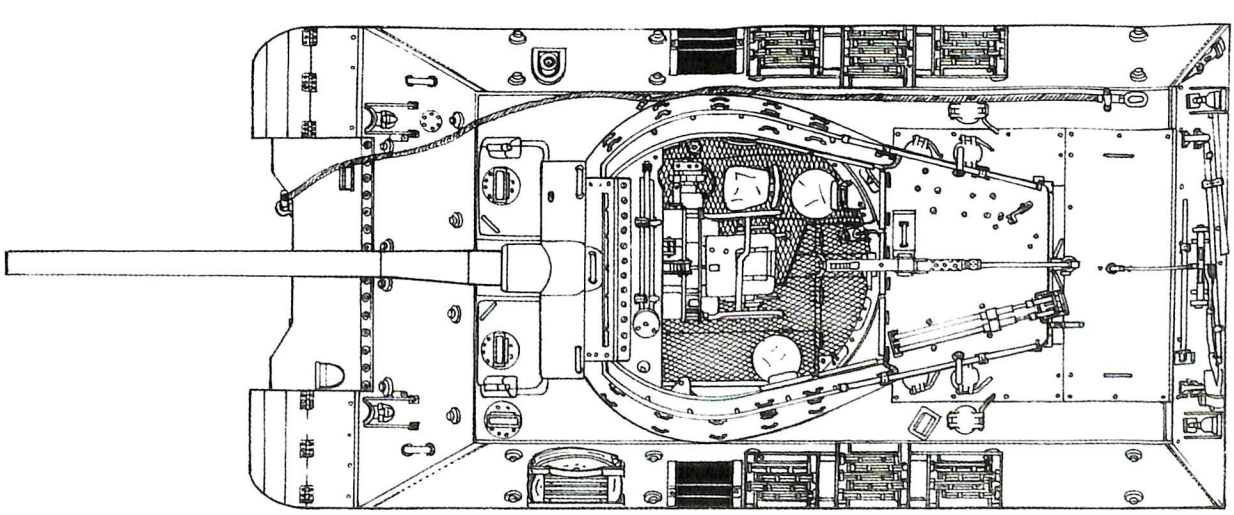
Moteur	8 cylindres essence Ford GAA
Puissance	450 cv à 2 600 tr/min
Radio	SCR 610

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



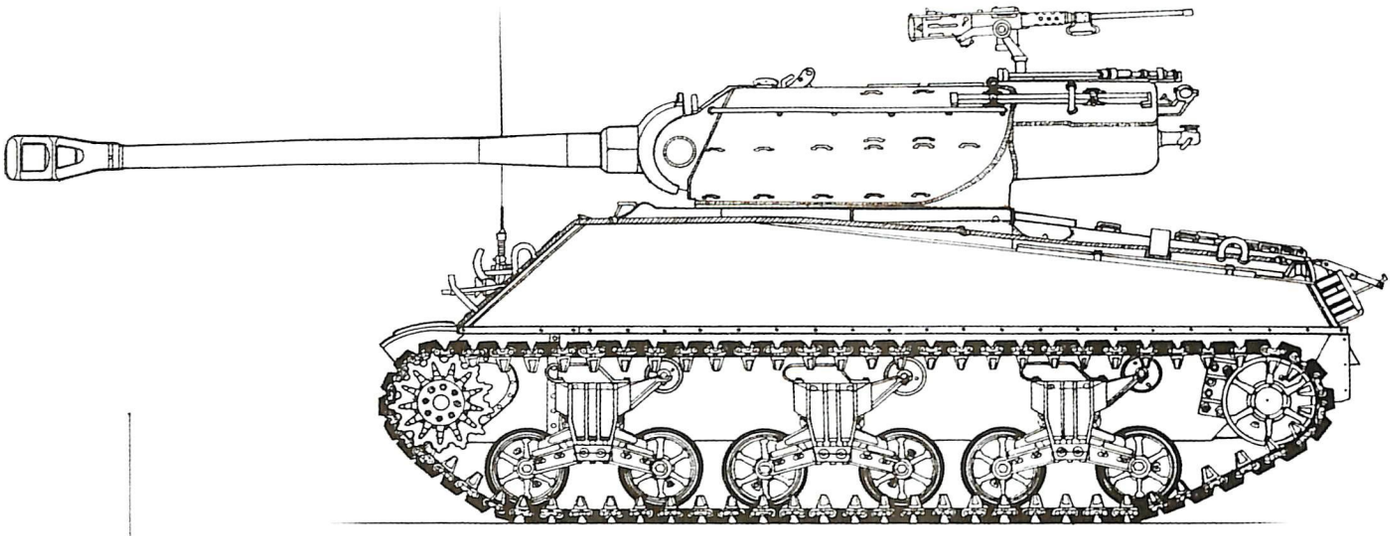


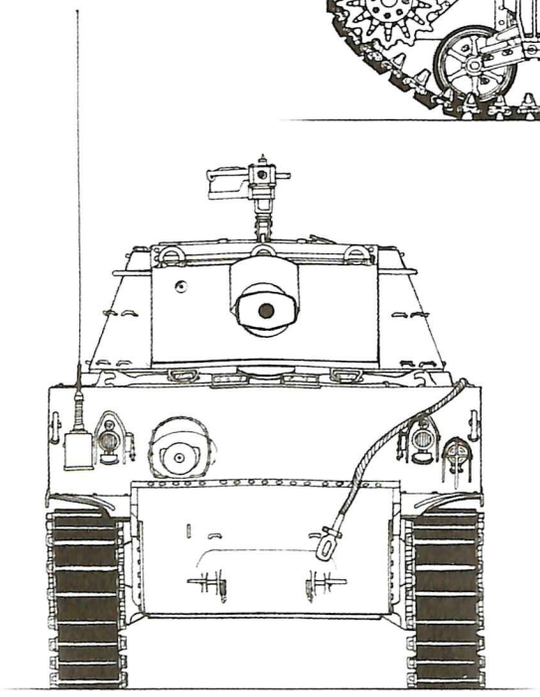


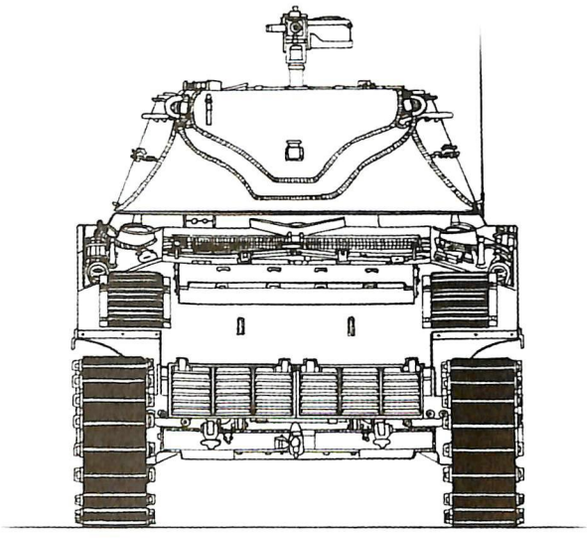


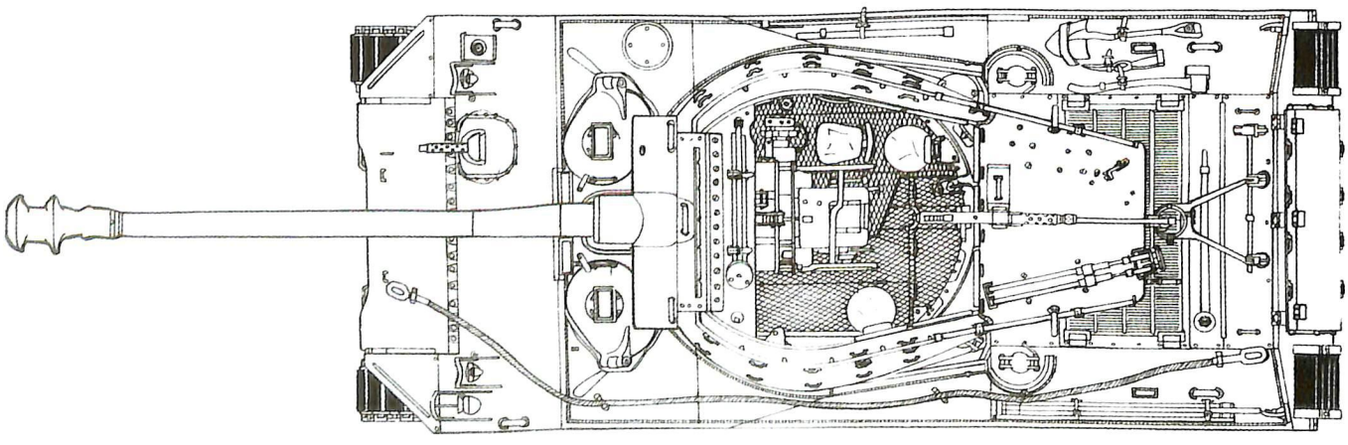
90 MM GUN MOTOR CARRIAGE M36B1 JACKSON 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



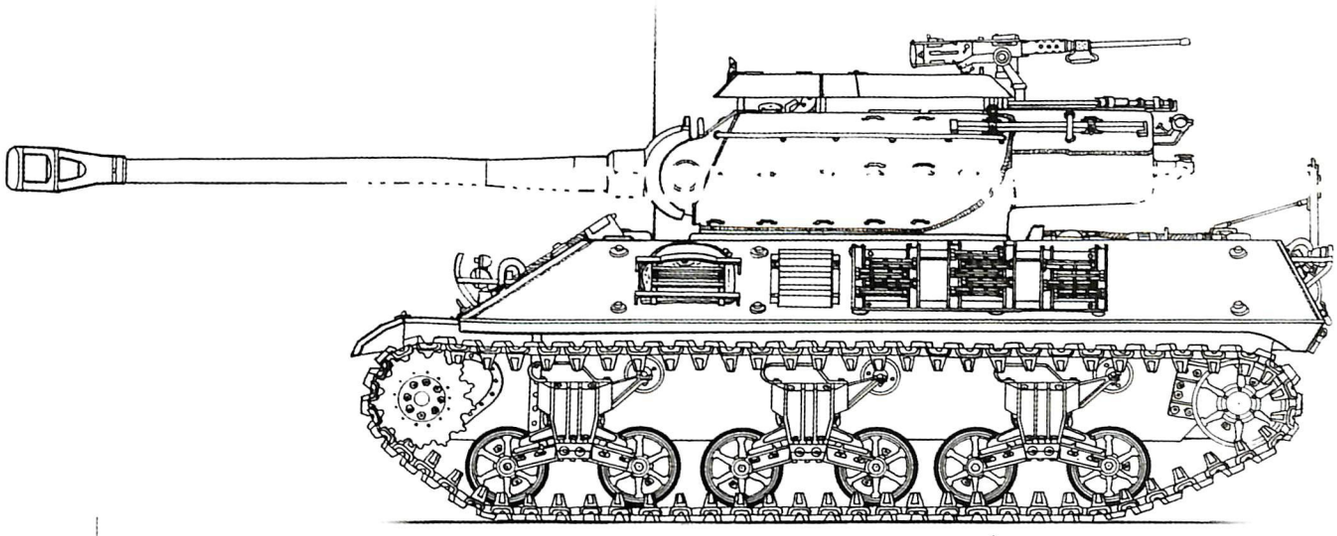


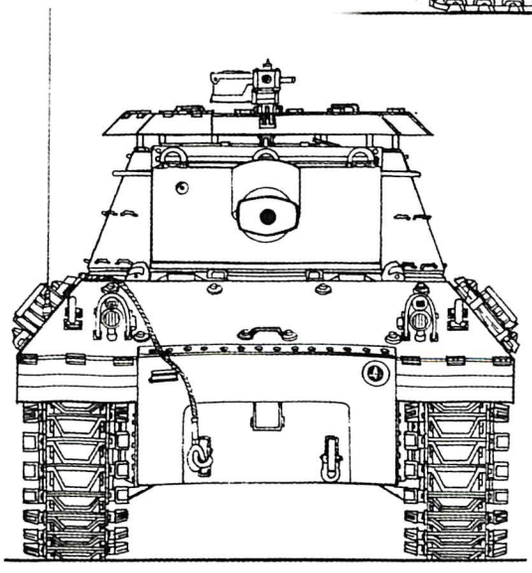


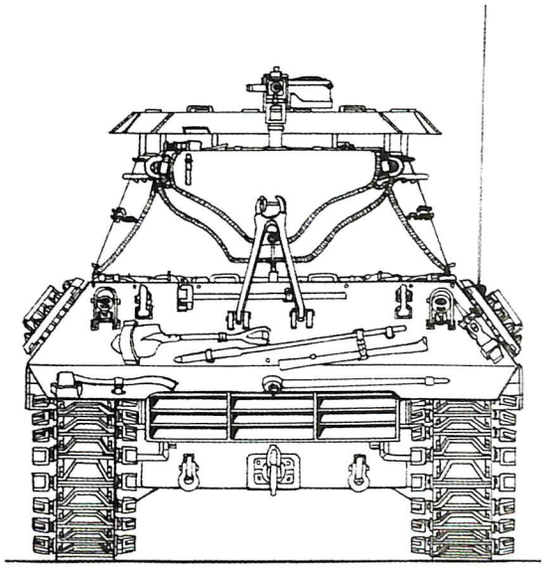


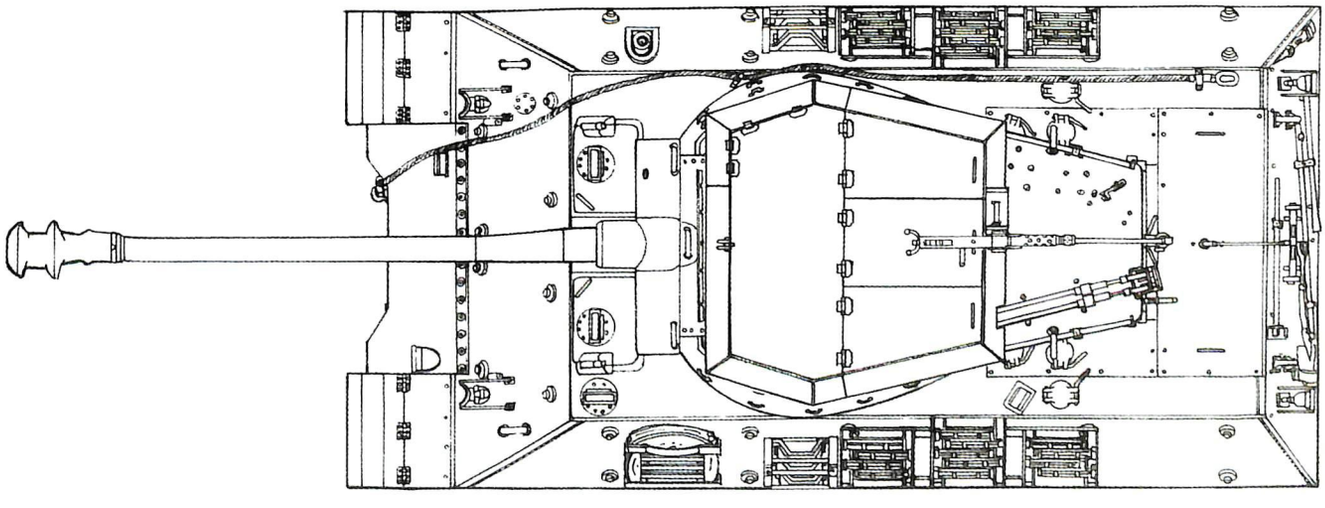
90 MM GUN MOTOR CARRIAGE M36B2 JACKSON 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







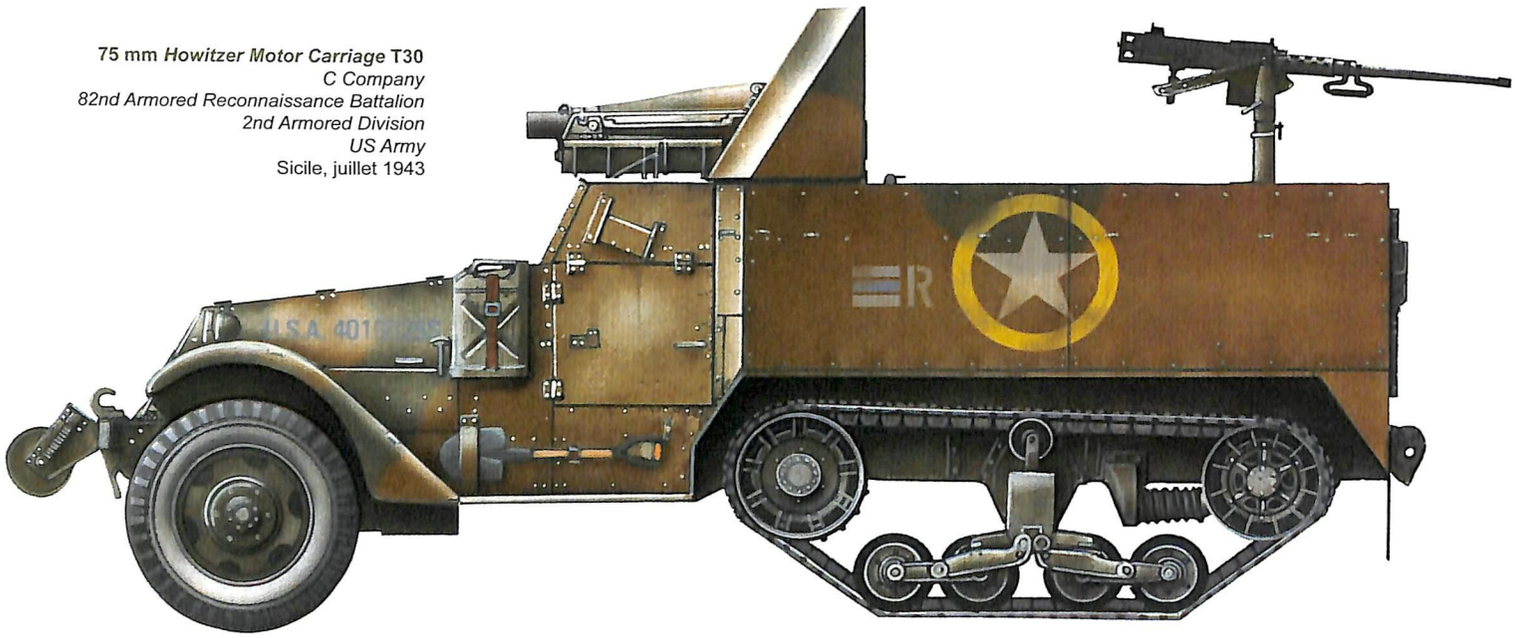


75 MM *HOWITZER MOTOR CARRIAGE* T30

Catégorie	Obusier automoteur
Constructeur	White Motor Co.
Exemplaires produits	500
Équipage	5

Afin de fournir un appui feu rapproché aux troupes américaines, l'*Ordnance Department* décide de convertir, de manière à gagner en temps de développement, des M3 *Half-Track Personnel Carriers* en attendant la mise au point de matériels entièrement chenillés. L'architecture générale reprend celle du 75 mm *Gun Motor Carriage* M3, mais le canon est remplacé par un obusier de 75 mm M1A1. Deux prototypes du 75 mm *Howitzer Motor Carriage* T30 sont assemblés au début de l'année 1942. Fort de l'expérience des 75 GMC M3 dans les Philippines, une casemate fermée sur le dessus mais ouverte sur l'arrière enveloppe l'arme. Cette installation assure une élévation de 49,5°, permettant à l'équipage d'effectuer des tirs indirects. Les servants peuvent également être engagés au plus près de la ligne de front, si la défense antichar n'est pas trop étoffée, grâce à son débattement latéral de 22,5°. Considéré comme un véhicule de transition, le T30 ne reçoit pas d'appellation définitive, ce qui ne l'empêche pas d'être affecté au sein des formations de commandement des divisions blindées ou motorisées, ainsi que dans plusieurs unités de reconnaissance. Quelques exemplaires œuvrent également dans les batteries de soutien des divisions d'infanterie. Ils seront déployés en Tunisie en 1943, puis durant la conquête de la Sicile, avant de débarquer sur le sol italien en 1944.

75 mm *Howitzer Motor Carriage* T30
C Company
82nd Armored Reconnaissance Battalion
2nd Armored Division
US Army
Sicile, juillet 1943



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	9,3 t
Longueur	6,24 m
Largeur	1,96 m
Hauteur	2,30 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
15,9 mm	6,4 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
6,4 mm	6,4 mm	6,4 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	72 km/h
Tout-terrain	17 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,30 m
Tranchée	n.c.
Gué	0,81 m

ARMEMENT

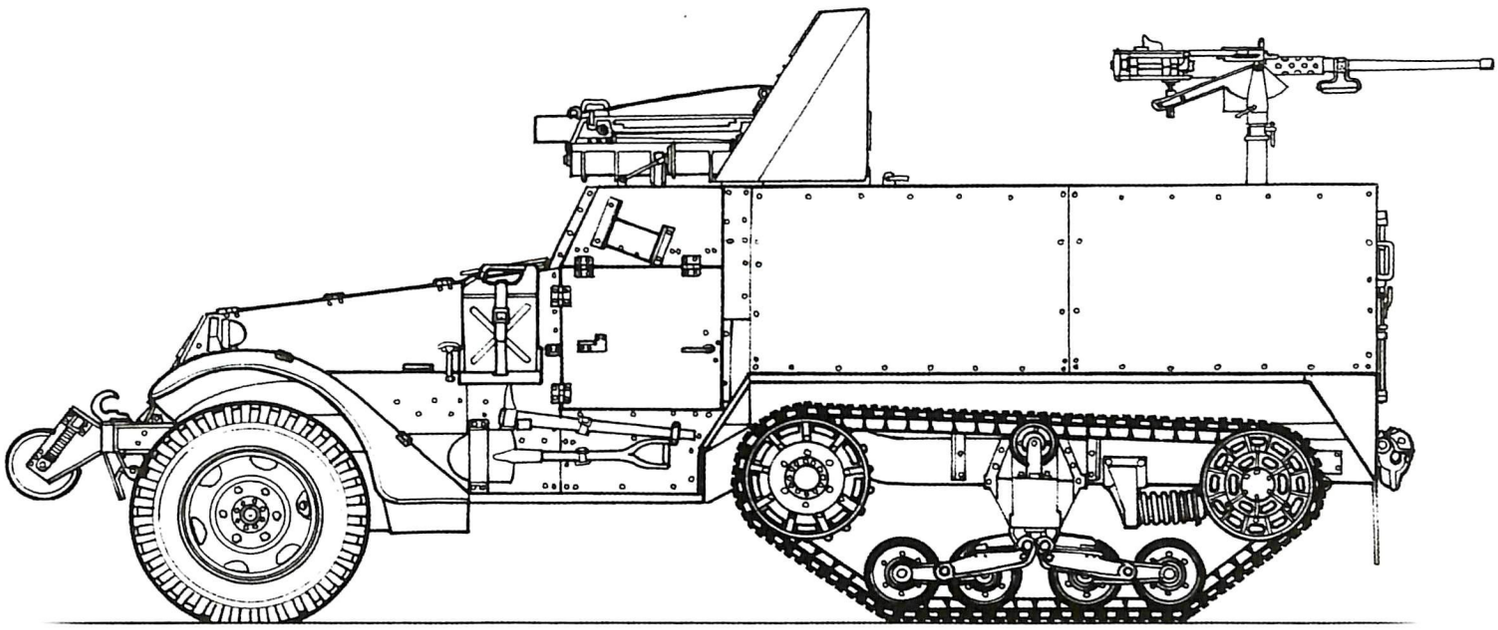
Principal	1 obusier de 75 mm M1A1
Munitions	60 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	300 projectiles

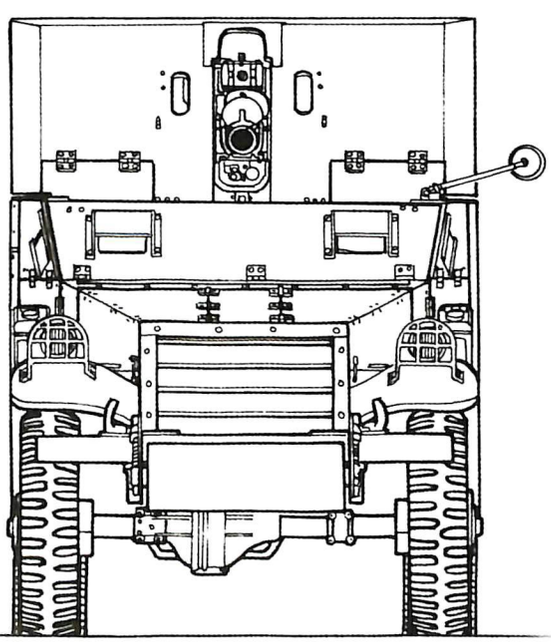
MOTORISATION & RADIO

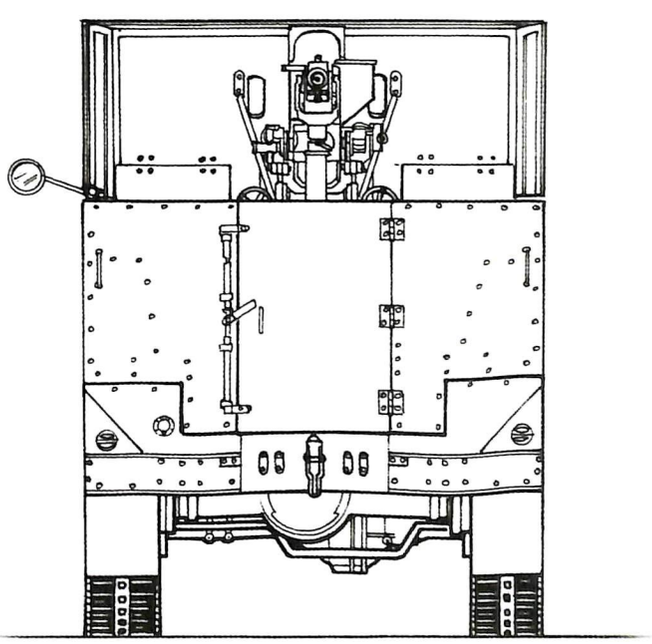
Moteur	6 cylindres essence White 160AX
Puissance	147 cv à 3 000 tr/min
Radio	n.c.

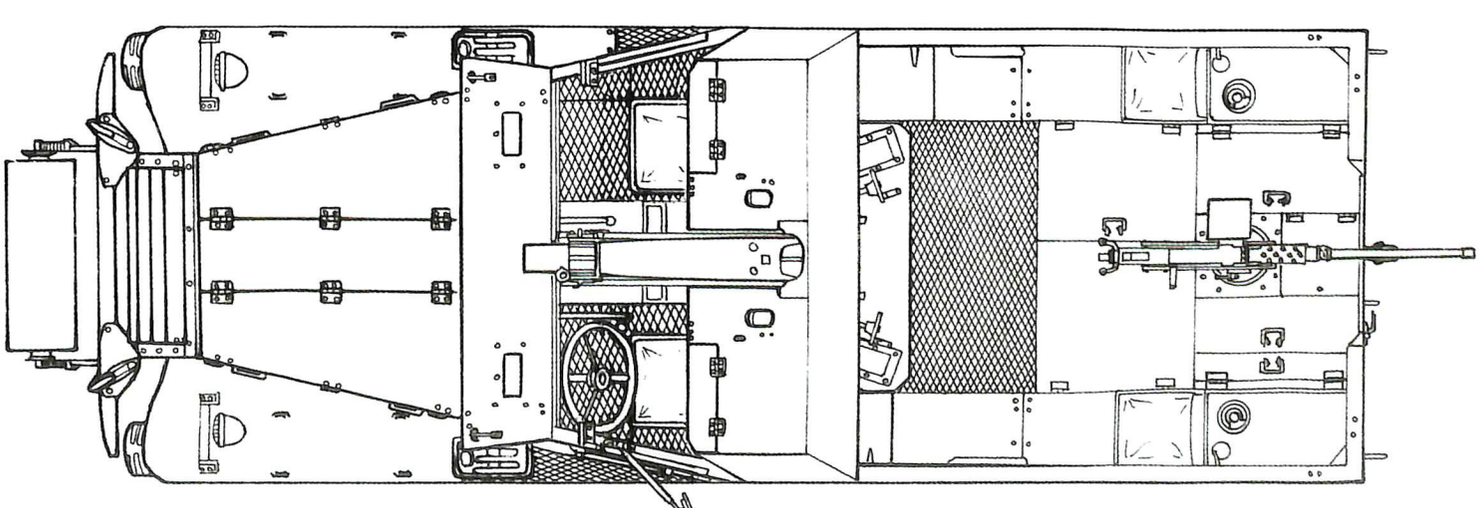
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









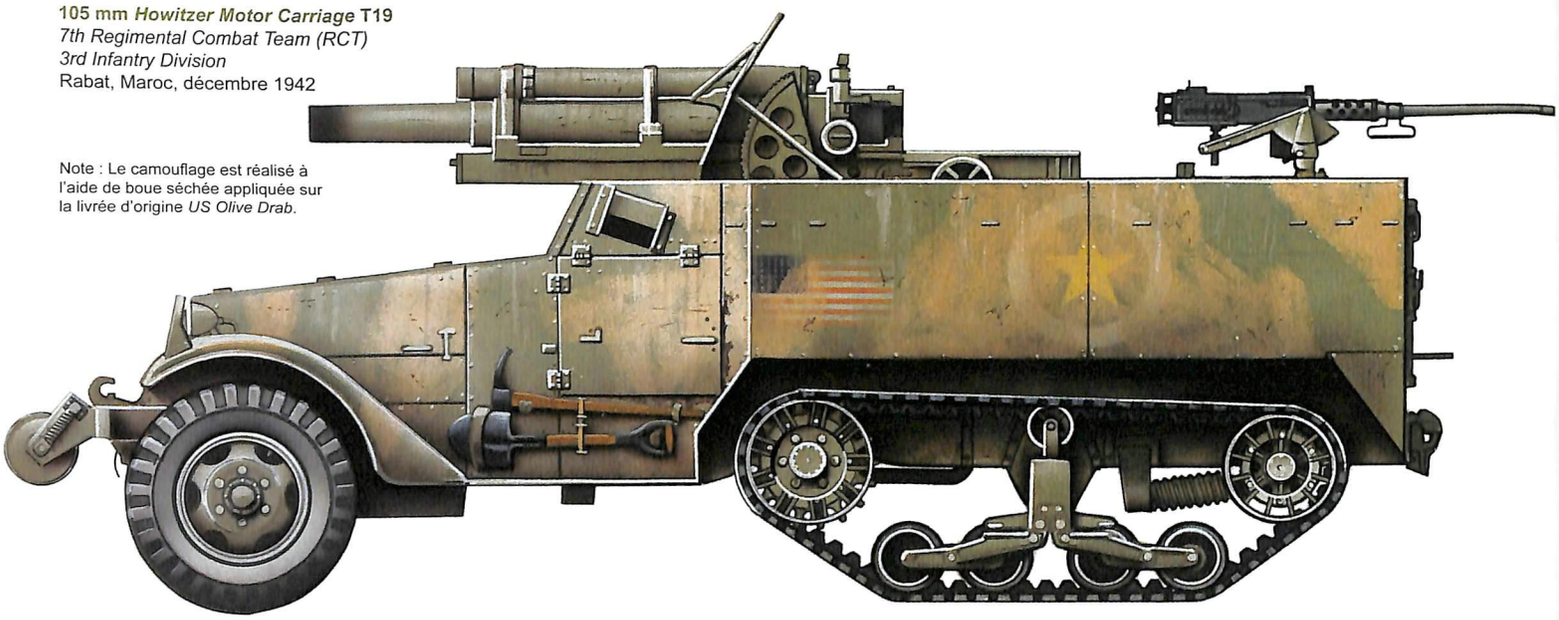
105 MM *HOWITZER MOTOR CARRIAGE* T19

Catégorie	Obusier automoteur
Constructeur	Diamond T Motor Car Co.
Exemplaires produits	324
Équipage	6

En parallèle au 75 mm HMC T30, est étudiée une variante équipée d'un obusier de 105 mm M2A1. Comme pour son frère d'armes, ce matériel n'est qu'une solution intérimaire dans l'attente d'un automoteur tout-chenillé. Là encore, son architecture est calquée sur le 75 mm *Gun Motor Carriage* M3. Capable d'une cadence de 15 tirs par minute, l'engin peut engager en direct une cible jusqu'à une distance de 1 500 mètres. Toutefois, sa réserve de munitions limitée à 8 coups impose la proximité d'un véhicule ravitailleur. Pour autant, son domaine de prédilection demeure l'appui feu indirect, grâce à son élévation de 35°. Une valeur qui est néanmoins inférieure aux 65° de l'*Howitzer* (obusier) M2A1 tracté. L'obusier utilise une gamme variée de projectiles allant de l'explosif (14,97 kg) à l'antichar HEAT, en passant par les fumigènes et les munitions au phosphore. En revanche, sa masse tend à surcharger le châssis semi-chenillé et, de façon à réduire les contraintes inhérentes au recul, les servants doivent au préalable arrêter leur monture sur un sol plat. La production commence en janvier 1942 et la carrière du 105 mm *Howitzer Motor Carriage* T19 suit celle du T30. Comme lui, après que le M7 Priest est entré en service, certains (90 T19 et 108 T30) sont transformés en M3A1 *Half-Track Personnel Carriers*.

105 mm *Howitzer Motor Carriage* T19
7th Regimental Combat Team (RCT)
3rd Infantry Division
Rabat, Maroc, décembre 1942

Note : Le camouflage est réalisé à l'aide de boue séchée appliquée sur la livrée d'origine *US Olive Drab*.



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	9,1 t
Longueur	6,24 m
Largeur	1,96 m
Hauteur	2,30 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
15,9 mm	6,4 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
6,4 mm	6,4 mm	6,4 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	72 km/h
Tout-terrain	17 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,30 m
Tranchée	n.c.
Gué	0,81 m

ARMEMENT

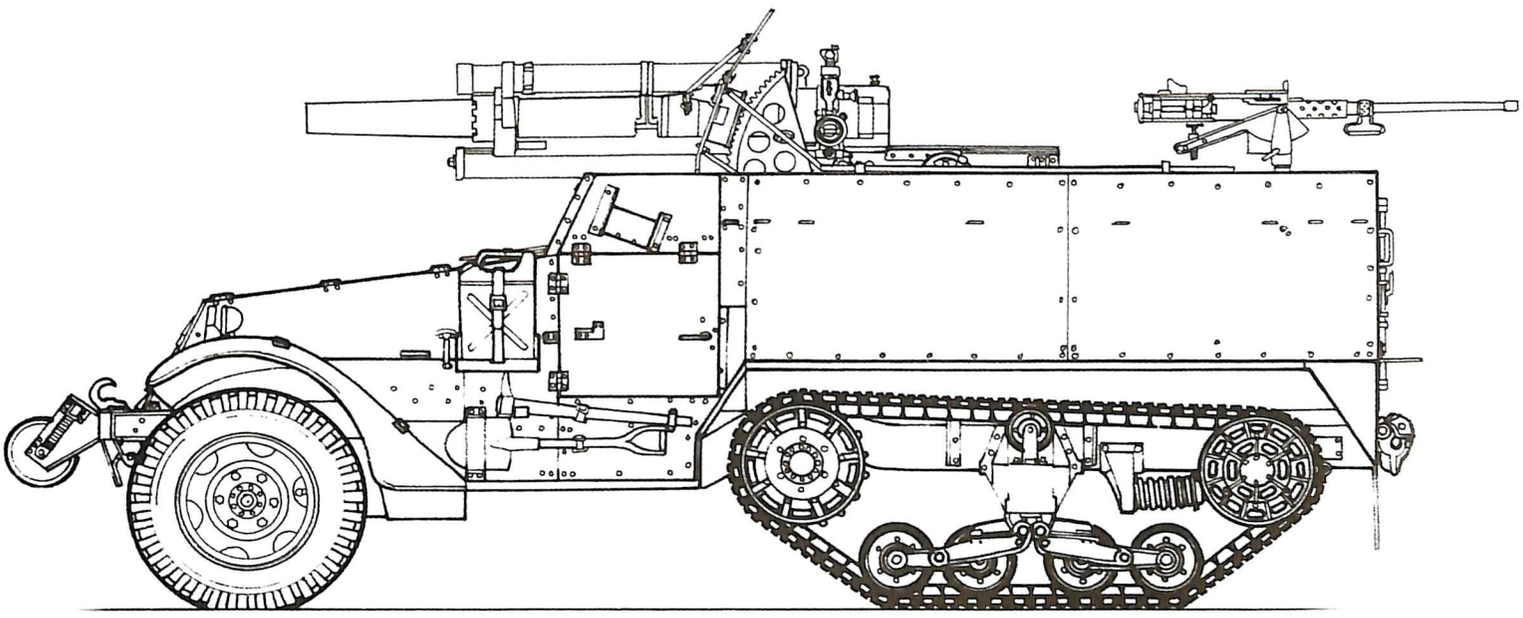
Principal	1 obusier de 105 mm M2A1
Munitions	8 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	300 projectiles

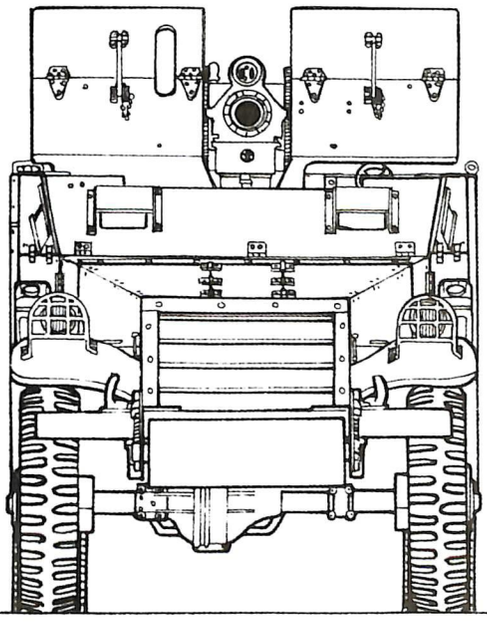
MOTORISATION & RADIO

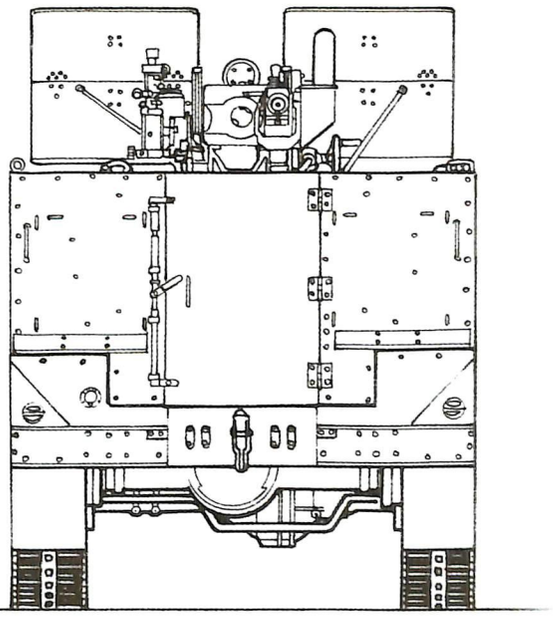
Moteur	6 cylindres essence White 160AX
Puissance	147 cv à 3 000 tr/min
Radio	n.c.

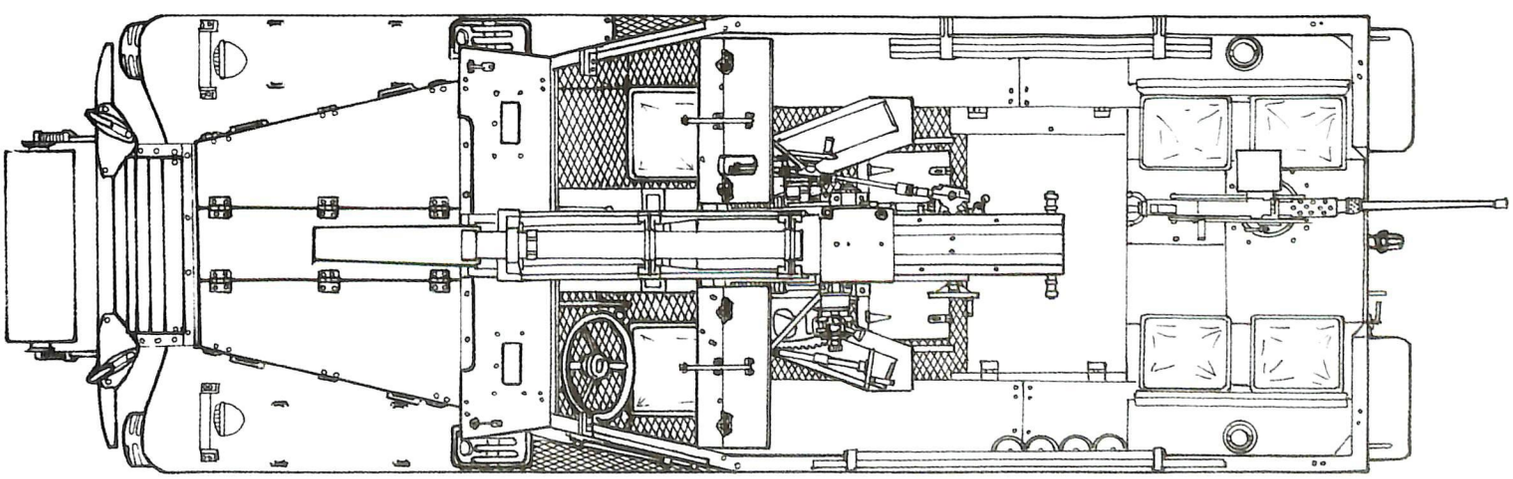
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





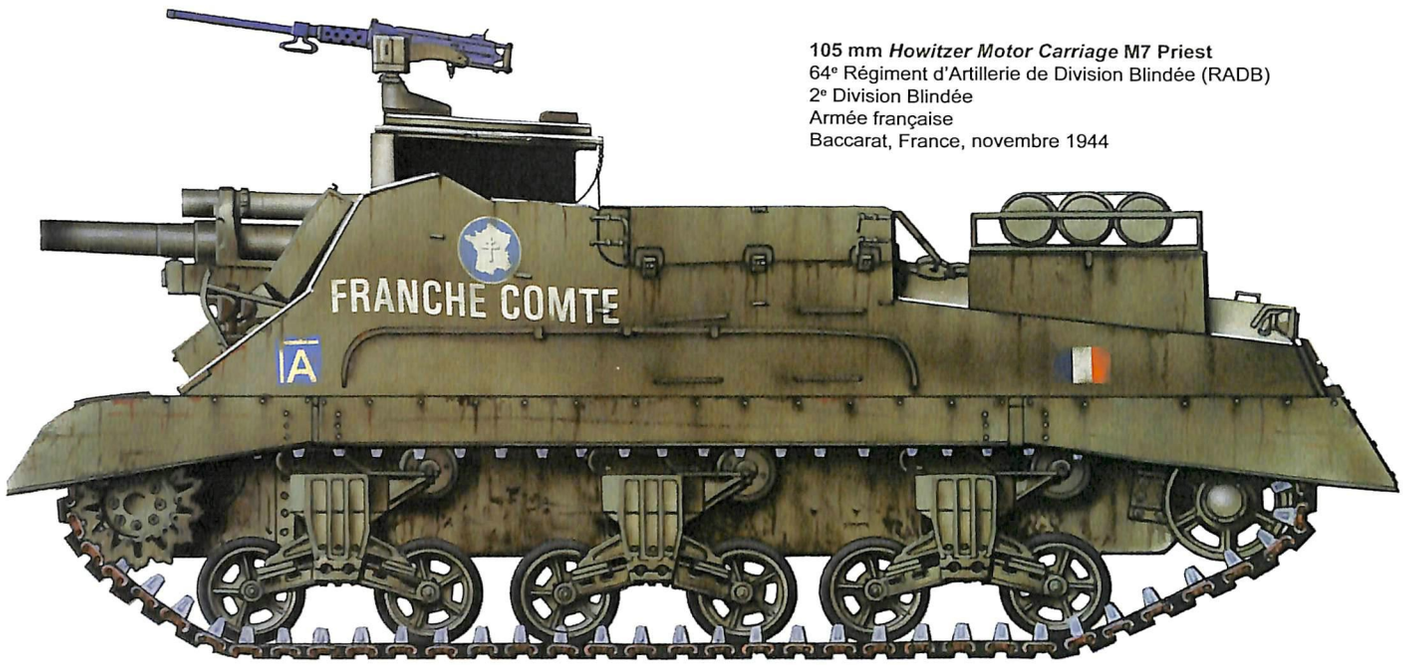




105 MM *HOWITZER MOTOR CARRIAGE* M7 PRIEST

Catégorie	Canon automoteur
Constructeurs	American Locomotive Co., Federal Machine and Welder Co.
Exemplaires produits	3 490
Équipage	7

Fin 1941, l'Ordnance Department commande un obusier automoteur s'inspirant des modèles allemands. En octobre 1941, le Major General Jacob Devers ordonne alors de monter un Howitzer M2A1 de 105 mm sur des châssis de Medium Tanks M3 ; les premiers exemplaires sortant d'usine en avril 1942. L'obusier est fixé dans un compartiment à ciel ouvert accueillant également l'équipage composé de 7 hommes : 1 chef de pièce, 1 mitrailleur, 4 servants et le pilote positionné à gauche de la caisse. Fin 1943, 500 M7 sont améliorés par l'adjonction de volets blindés sur les côtés et sur l'arrière afin de protéger les munitions stockées verticalement. En mars 1944, la plate-forme du M3 Lee est remplacée par celle du Sherman M4A3, donnant naissance au M7B1. La principale différence entre le M7 et le M7B1 se situe au niveau des bogies : galet de retour au centre du bogie pour le M7 et déporté sur l'arrière pour le M7B1. En outre, le blindage de la boîte de vitesses n'est pas soudé, mais moulé et boulonné sur la caisse à ses extrémités. Cette version est assemblée à raison de 826 exemplaires par la Pressed Steel Car Company entre mars 1944 et février 1945. Le M7 connaît son baptême du feu avec l'Armée britannique lors de la bataille d'El-Alamein, en septembre 1942.



105 mm *Howitzer Motor Carriage* M7 Priest
64e Régiment d'Artillerie de Division Blindée (RADB)
2e Division Blindée
Armée française
Baccarat, France, novembre 1944

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	22,3 t
Longueur	6,02 m
Largeur	2,87 m
Hauteur	1,90 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
13 mm	13 mm	13 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
108 mm	38 mm	13 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	39 km/h
Tout-terrain	24 km/h
Autonomie	
Sur route	193 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	1 m

ARMEMENT

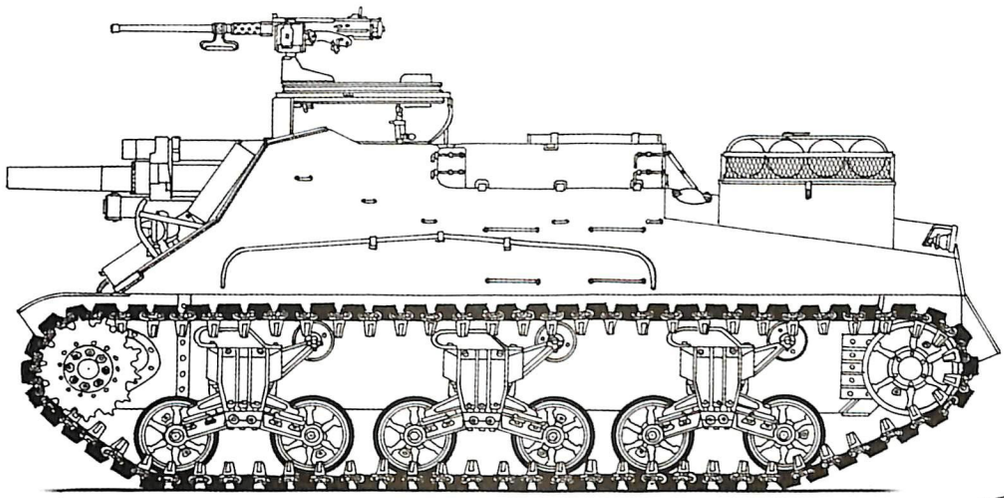
Principal	1 obusier de 105 mm M2A1 L/22,5
Munitions	69 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB .*50* (12,7 mm)
Munitions	300 projectiles

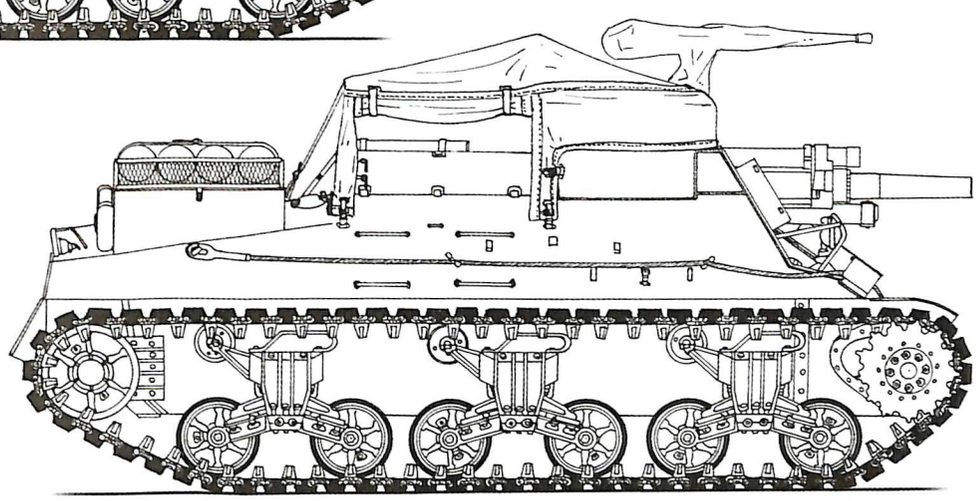
MOTORISATION & RADIO

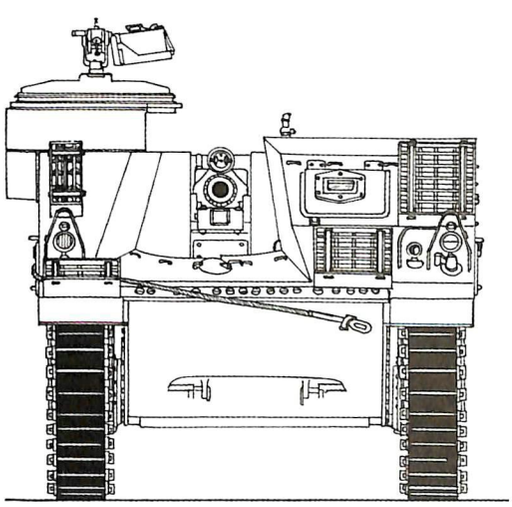
Moteur	9 cylindres radial essence Continental R-975 C1
Puissance	400 cv à 2 400 tr/min
Radio	SCR 610

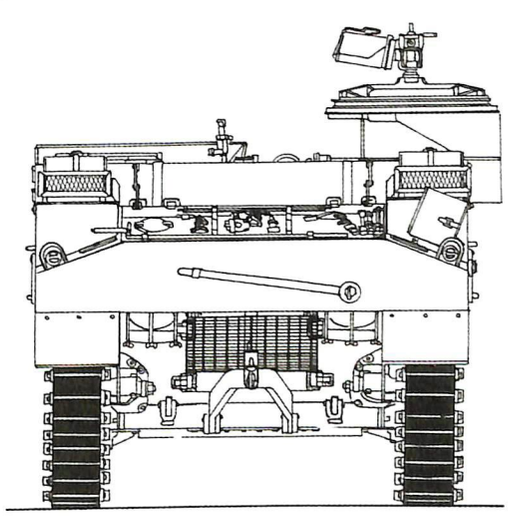
1/48e

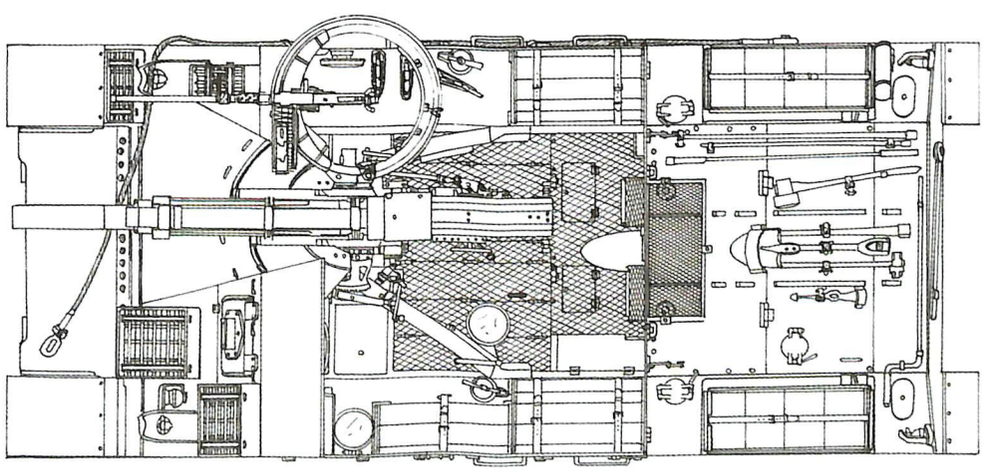
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









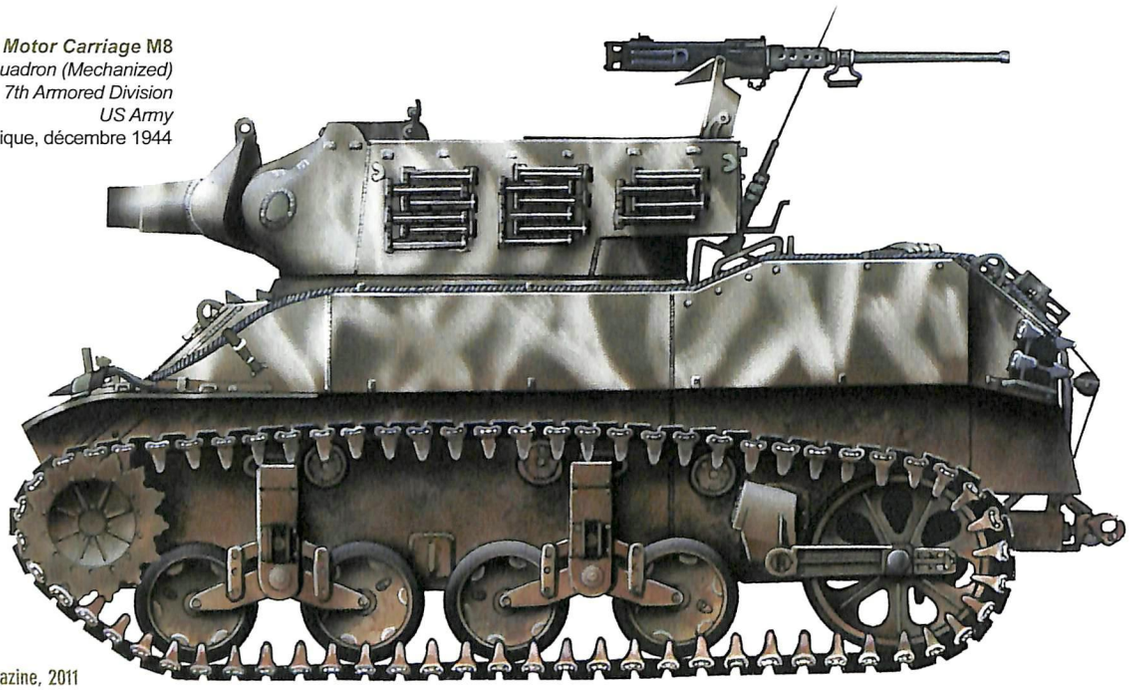


75 MM *HOWITZER MOTOR CARRIAGE* M8 GENERAL SCOTT

Catégorie	Obusier automoteur léger
Constructeur	Cadillac Motor
Exemplaires produits	1 778
Équipage	4

Fin 1941, l'*Armored Force* cherche à acquérir un véhicule doté d'un obusier de 75 mm afin d'apporter un support d'artillerie mobile et rapprochée aux unités mécanisées. Initialement basé sur le châssis du M3, le prototype T47 opte finalement pour celui du M5. Pour la première fois, un obusier de 75 mm M2 est monté dans une tourelle pivotant sur 360° et ouverte sur le dessus. Désigné 75 mm *Howitzer Motor Carriage* M8 General Scott, cet obusier automoteur léger entre en production dès septembre 1942. Le M8 embarque des obus explosifs (HE), fumigènes et à charges creuses (HEAT ou *High Explosive Anti-Tank*) destinés à engager les blindés adverses, bien que les caractéristiques de son armement le rendent inefficace dans ce rôle. L'augmentation de 20,3 cm du diamètre de l'anneau de la tourelle, par rapport à celui du M5, accroît l'espace dévolu aux quatre hommes d'équipage. Le pilote et son assistant sont assis à l'avant de la caisse, tandis que la tourelle accueille le tireur et le commandant/pourvoyeur. L'absence de toit donne une meilleure visibilité, au détriment logique de la protection face aux intempéries, aux projectiles fusants ou aux jets de grenades. À la fin de l'année 1943, le M8 entame sa carrière militaire en Italie en équipant les compagnies de commandement des bataillons de *Medium Tanks*, à raison de trois engins par bataillon et cela jusqu'à l'arrivée du M4(105).

75 mm *Howitzer Motor Carriage* M8
87th Cavalry Reconnaissance Squadron (Mechanized)
7th Armored Division
US Army
Secteur de Saint-Vith, Belgique, décembre 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	15,70 t
Longueur	4,98 m
Largeur	2,32 m
Hauteur	2,72 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
38 mm	25 mm	25 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
44 mm	29 mm	25 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
29 mm	25 mm	25 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	58 km/h
Tout-terrain	30 km/h
Autonomie	
Sur route	161 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,46 m
Tranchée	1,60 m
Gué	0,91 m

ARMEMENT

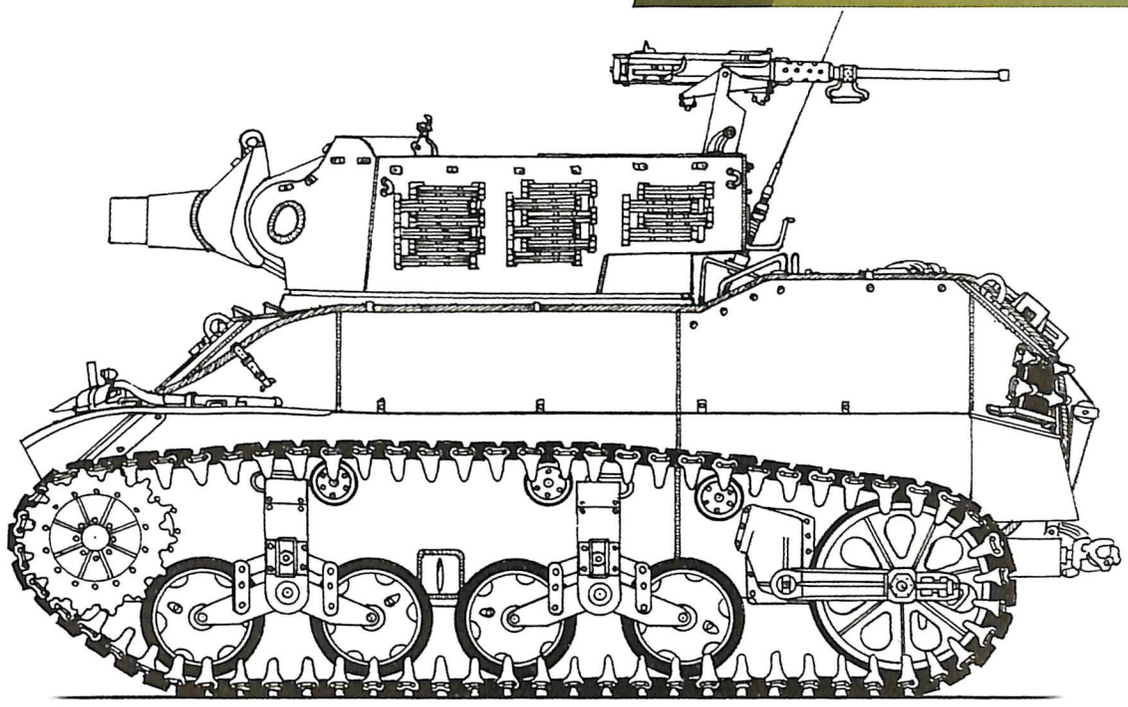
Principal	Obusier de 75 mm M2 /L16
Munitions	46 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	400 projectiles

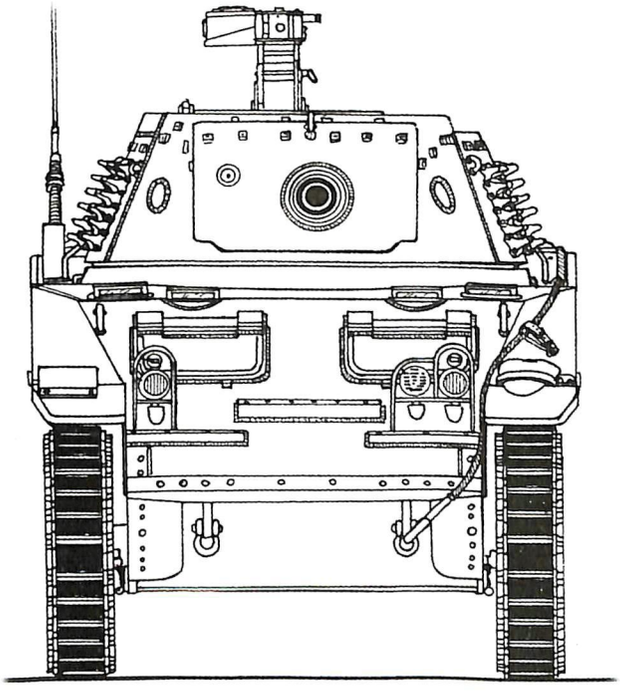
MOTORISATION & RADIO

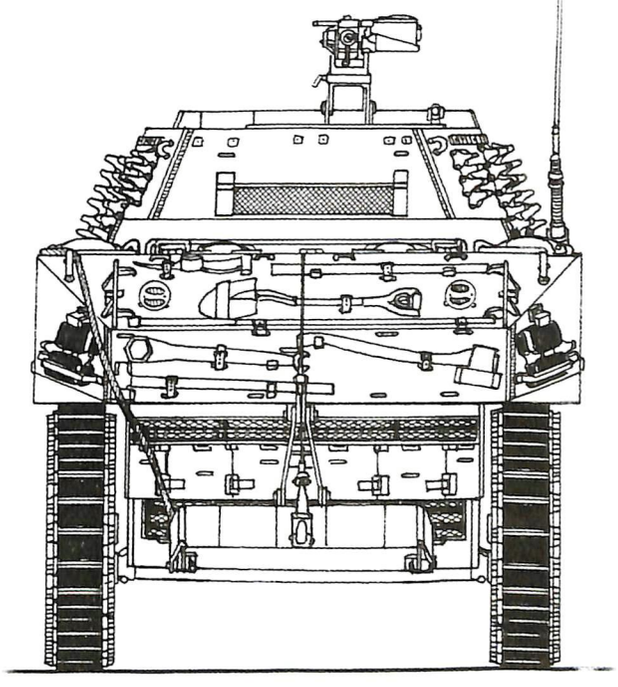
Moteur	2 x 8 cylindres en V essence Cadillac Series 42
Puissance	296 cv à 3 200 tr/min
Radio	SCR 508/528/538

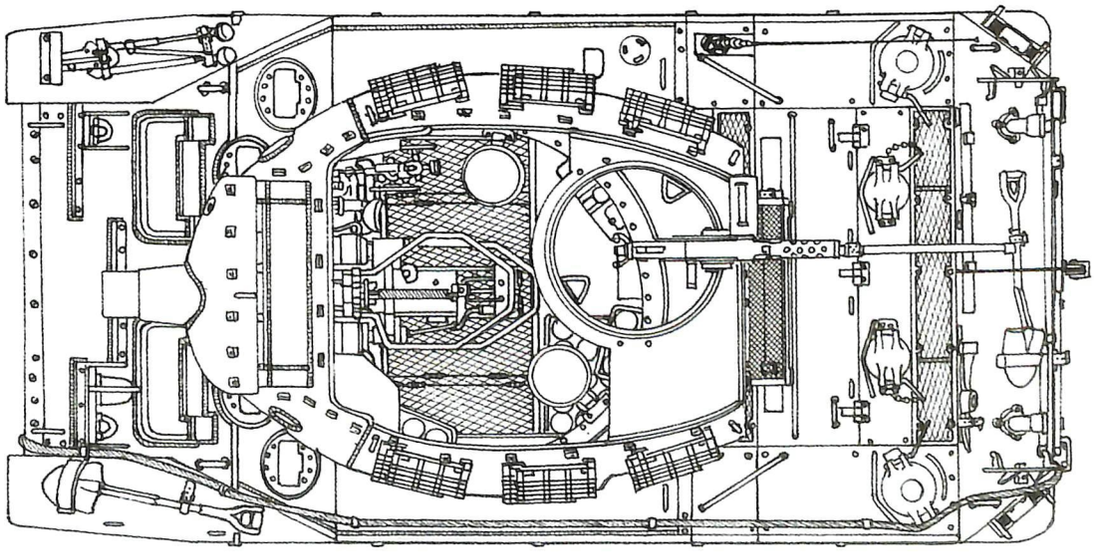
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







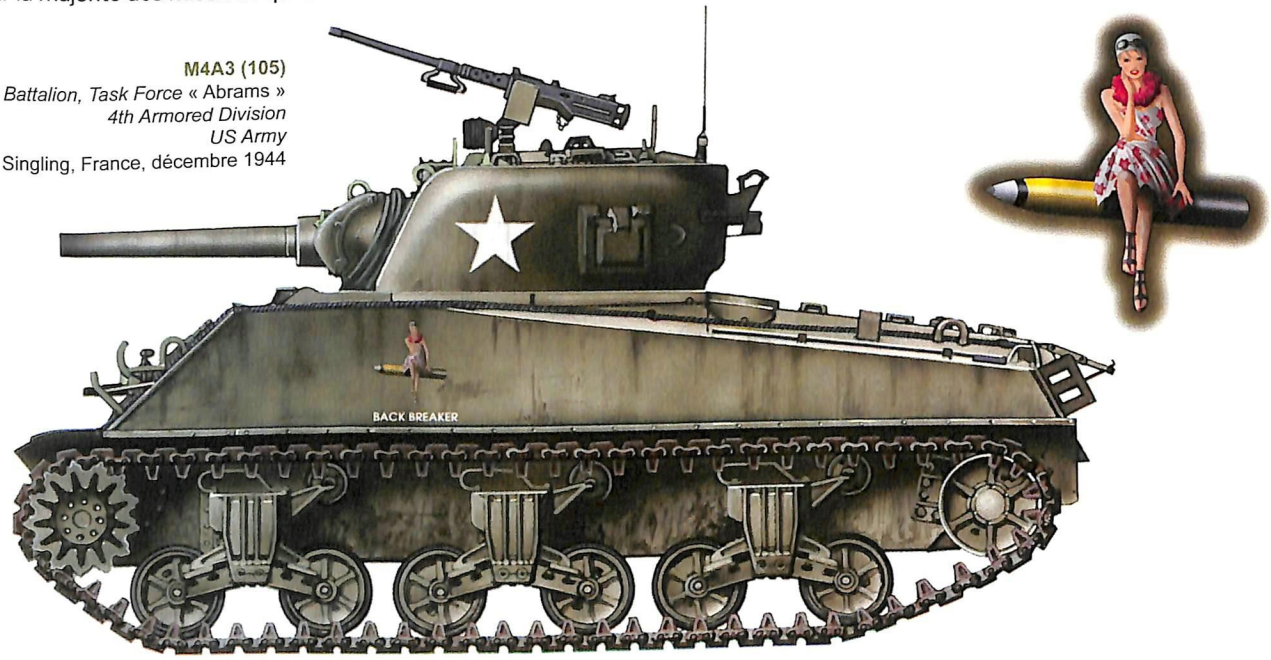


M4A3 (105) GENERAL SHERMAN

Catégorie	Canon d'assaut
Constructeur	Detroit Tank Arsenal
Exemplaires produits	500
Équipage	5

Aussi puissants soient-ils, les canons automoteurs de type M7 Priest sont handicapés au moment d'effectuer des tirs directs sur des fortifications, leur blindage étant trop léger pour résister au feu ennemi. Certes, ils n'ont pas été conçus pour cela. Toutefois, la troupe américaine a régulièrement besoin d'un appui feu rapproché rapide et très précis, opération que les M7 ne peuvent effectuer car situés loin du front. En février 1944, des M4 Sherman voient leur pièce de 75 mm remplacée par un obusier de 105 mm. Grâce à un panel conséquent de projectiles (antichars, explosifs ou fumigènes), le M4(105) General Sherman – IB par les Britanniques – a les capacités de remplir la majorité des missions qui lui sont confiées. Par la suite, le M4(105) est équipé de la suspension dite « horizontale » (HVSS) et prend la désignation d'IBY pour Londres. Séduite par le potentiel de l'obusier M4, une seconde tranche est commandée par l'*US Army* en mai 1944, sur base de Sherman M4A3 cette fois. Le M4A3(105), ou IVB pour les Britanniques, est également susceptible d'effectuer de l'appui feu indirect jusqu'à 11 430 mètres, avec sa munition explosive HE M1 (*Semi-Fixed High Explosive*) de 14,97 kg, dont 2,18 kg de TNT. Là aussi, une version dotée de la HVSS, ou IVBY en anglais, est produite. De par son obus HEAT perforant 93 mm d'acier à 500 mètres, l'équipage n'est pas démuni face aux *Panzer*.

M4A3 (105)
37th Tank Battalion, Task Force « Abrams »
4th Armored Division
US Army
Secteur de Singling, France, décembre 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	31,73 t
Longueur	5,90 m
Largeur	2,62 m
Hauteur	2,24 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
91 mm	51 mm	25 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
108 mm	38 mm	38 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
64 mm	38 mm	38 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	42 km/h
Tout-terrain	21 km/h
Autonomie	
Sur route	161 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	31°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	0,91 m

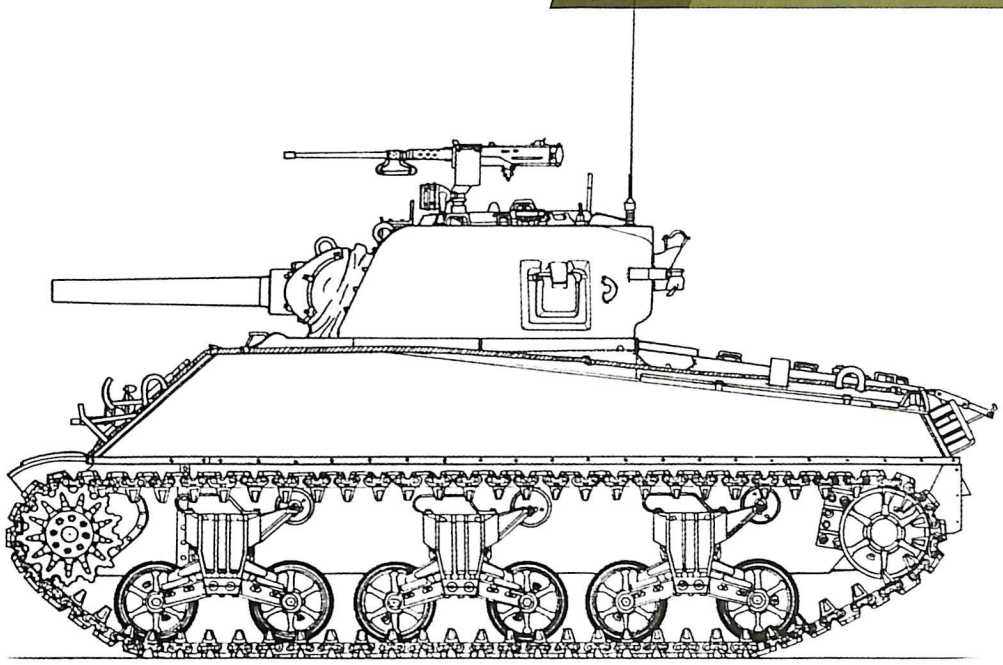
ARMEMENT

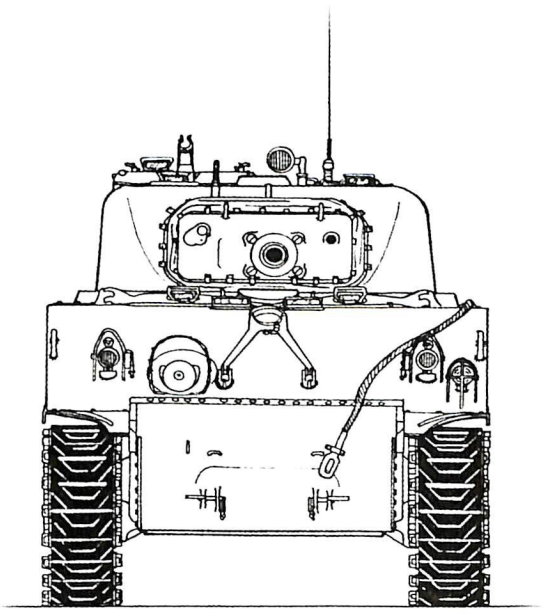
Principal	1 obusier de 105 mm M4 L/22,5
Munitions	66 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses M1919A4 *.30* (7,62 mm) 1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	4 750 projectiles de 7,62 mm 300 projectiles de 12,7 mm

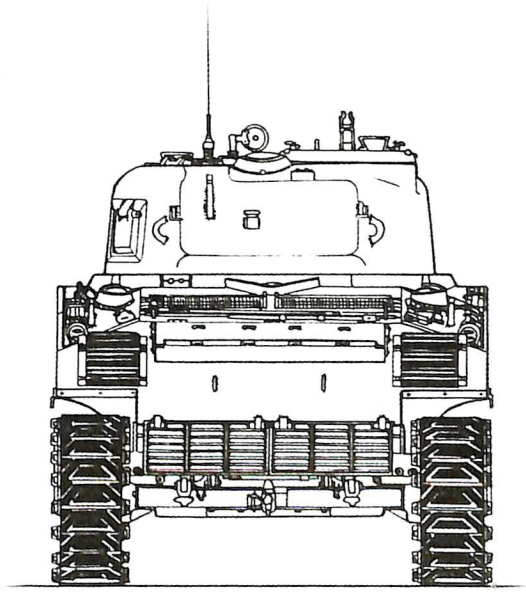
MOTORISATION & RADIO

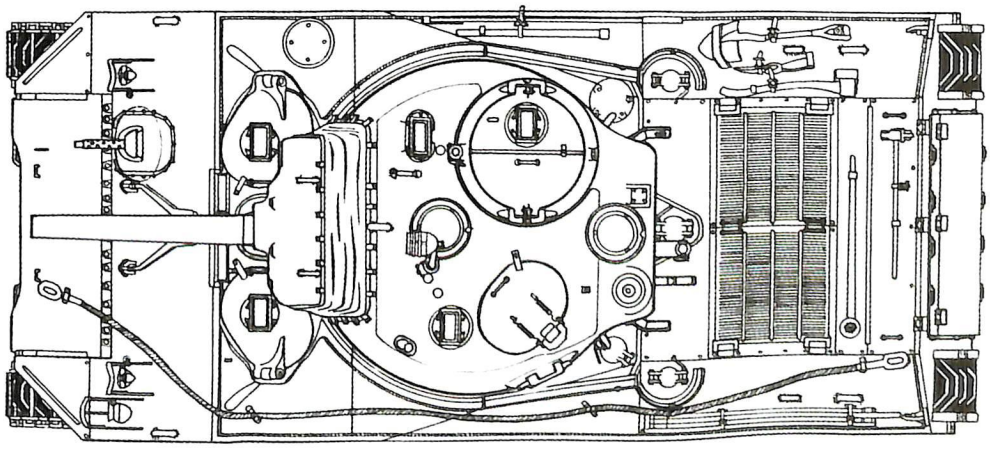
Moteur	8 cylindres essence Ford GAA
Puissance	450 cv à 2 600 tr/min
Radio	SCR508

1/48e © Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







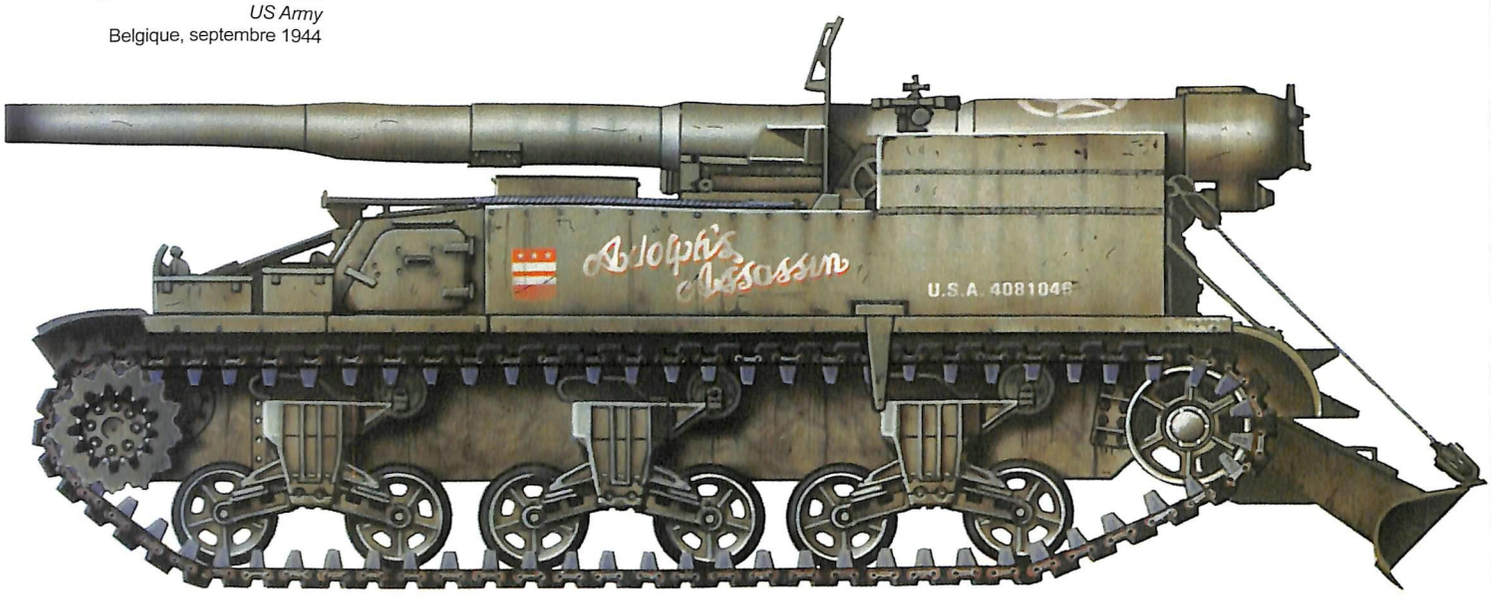


155 MM *GUN MOTOR CARRIAGE* M12

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Pressed Steel Car Co.
Exemplaires produits	100
Équipage	6

Prenant exemple sur les victoires allemandes du début de la guerre, les Américains cherchent à se doter d'un automoteur lourd susceptible de fournir un appui feu à longue portée. Le choix se porte sur un canon de 155 mm d'origine française datant de la Première Guerre mondiale : le 155 mm GPF. Afin de lui fournir des performances suffisantes en tout-terrain, un châssis de *Medium Tank* M3 est modifié de façon à recevoir une casemate ouverte sur le dessus et sur l'arrière. Désigné 155 mm GMC T6, le prototype présenté en avril 1941 voit la pièce montée sur l'arrière, tandis que le bloc propulseur est positionné au centre, dans le but d'équilibrer l'ensemble. Faute de place dans l'habitacle, la dotation en munitions se limite à 10 coups, imposant l'utilisation d'un véhicule de transport *Cargo Carrier* M30. Ce dernier est un M12 sans armement embarquant 40 projectiles, emport qui sera poussé à 78 coups en 1944. En août 1942, la standardisation intervient et le 155 GMC M12 est commandé à 100 exemplaires. Toutefois, seulement 74 M12, ayant été préalablement modernisés, sont envoyés au front dès le 11 juillet 1944. En septembre 1944, l'engin prouve toute sa puissance lorsque l'*US Army* s'approche de la ligne « Siegfried ». Son obus de 45 kg porte à presque 20 000 mètres et, en tir tendu, il perce 3 mètres de béton à 2 000 mètres. C'est d'ailleurs un M12 qui sera le premier à ouvrir le feu sur le sol allemand.

155 mm *Gun Motor Carriage* M12
991st Field Artillery Battalion
US Army
Belgique, septembre 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	27 t
Longueur	6,73 m
Largeur	2,67 m
Hauteur	2,2 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
25 mm	15 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
51 mm	19 mm	19 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	34 km/h
Tout-terrain	19 km/h
Autonomie	
Sur route	225 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	1 m

ARMEMENT

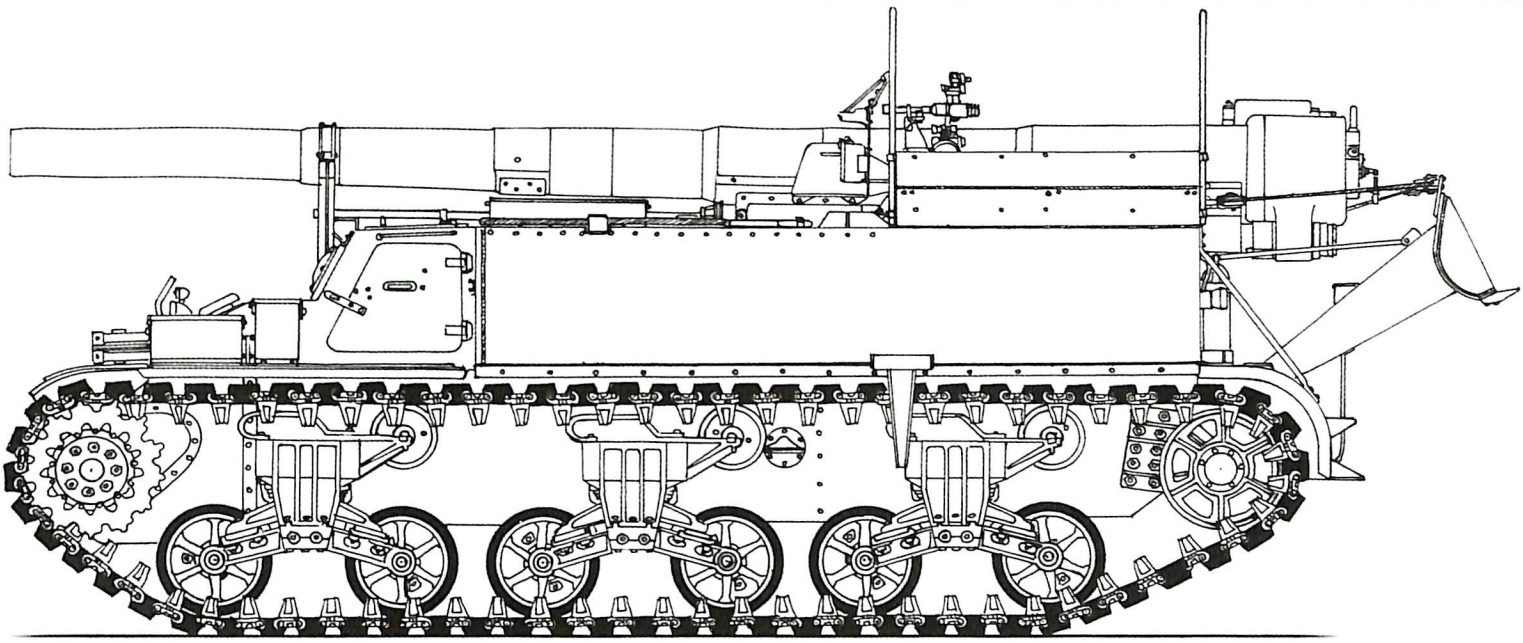
Principal	1 canon de 155 mm M1919 M1919A1 ou M1918M1
Munitions	10 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse Browning M2HB *.50* (12,7 mm)
Munitions	1 000 projectiles

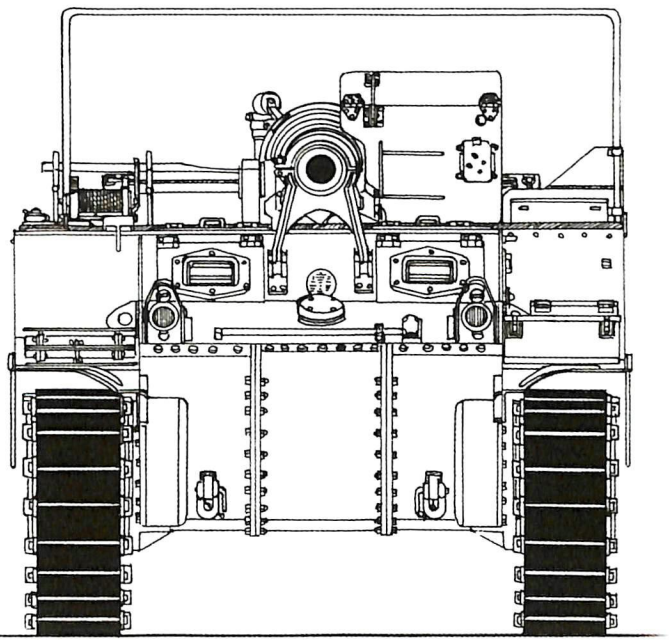
MOTORISATION & RADIO

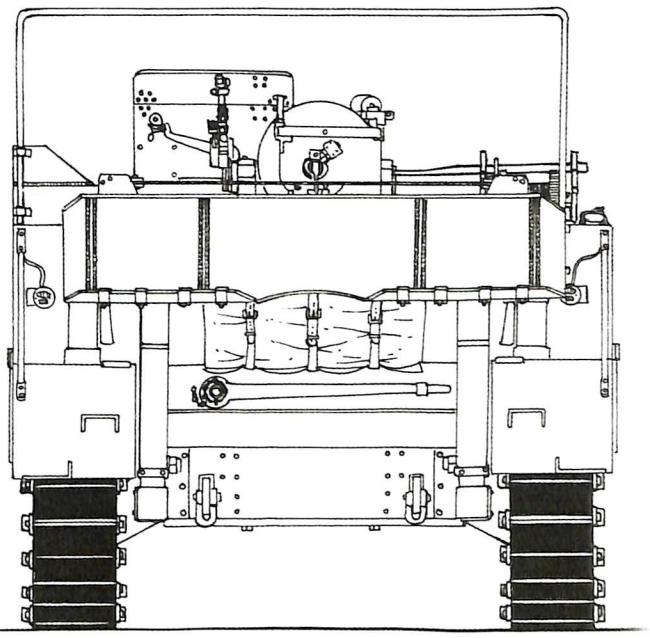
Moteur	9 cylindres radial essence Continental R-975 C1
Puissance	400 cv à 2 400 tr/min
Radio	-

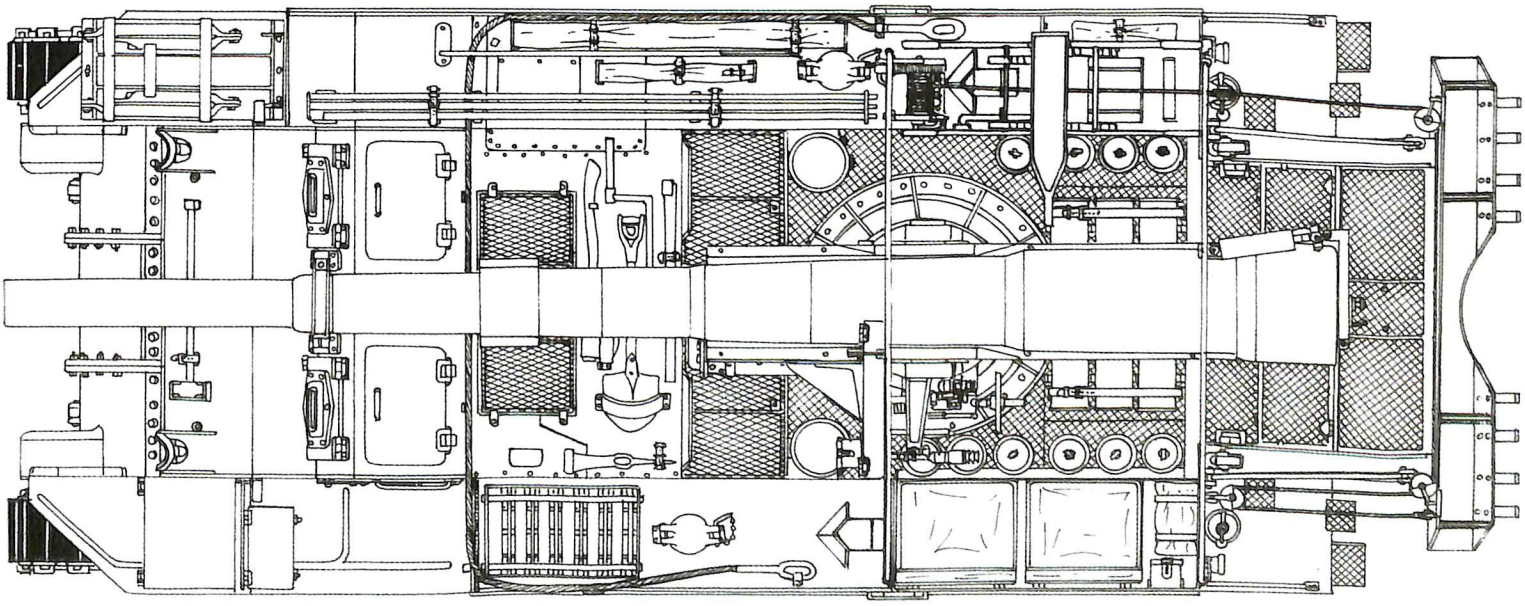
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







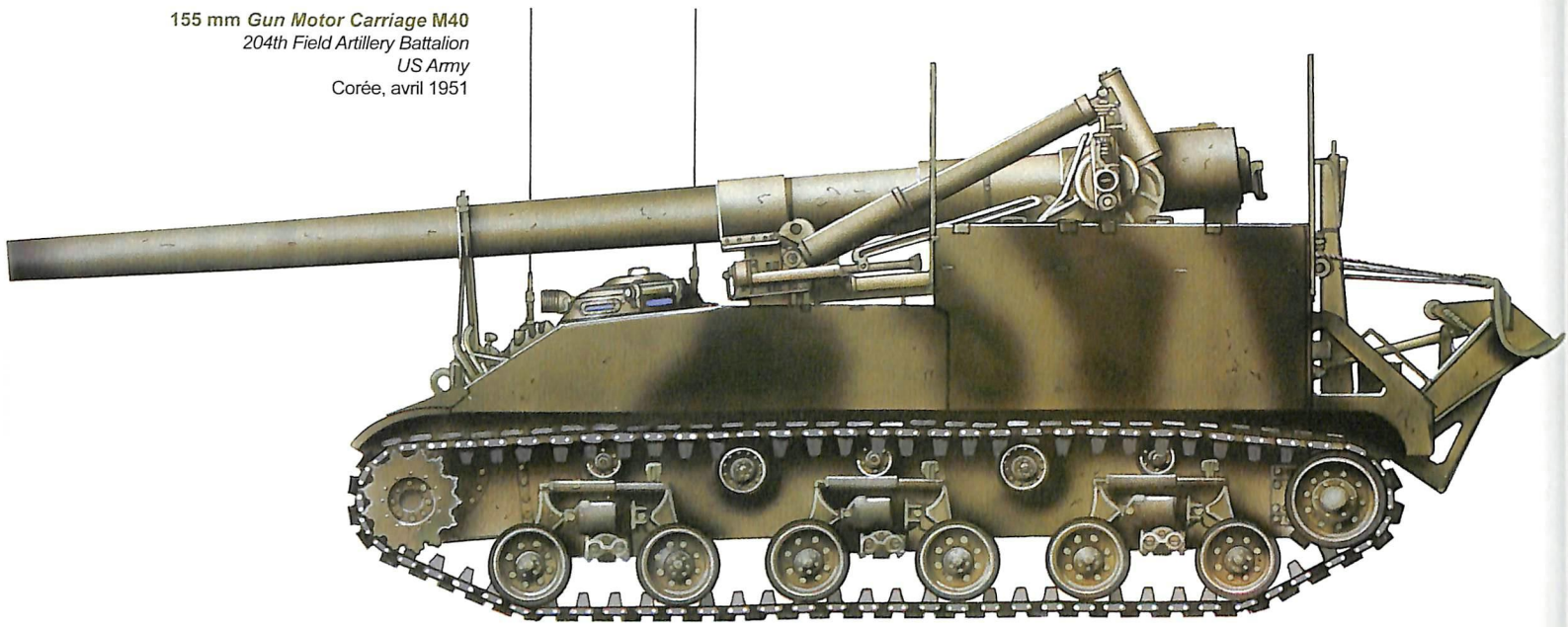


155 MM *GUN MOTOR CARRIAGE* M40

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Pressed Steel Car Co.
Exemplaires produits	418
Équipage	8

Faute de disponibilité du canon de 155 mm français et afin d'améliorer les performances en tout-terrain, le M12 est remplacé par un automoteur équipé du 155 mm M1 monté sur un châssis de M4A3 à suspension horizontale HVSS. Le moteur est placé au milieu, pour contrebalancer le poids de la culasse. La caisse du Sherman est rallongée de manière à mieux équilibrer la pièce. Munie d'une rampe de chargement, une large porte est présente sur la poupe et permet aux six servants d'accéder au compartiment de combat. Le pilote et le copilote sont, quant à eux, placés à l'avant, protégés par le blindage de la coque. À l'instar du M12, une bêche est déployée sur l'arrière. Enfoncée dans le sol, elle stabilise l'ensemble et assure donc des tirs précis jusqu'à une distance de 23 kilomètres. Comprenant des obus explosifs (HE), perforants (HEAT), au phosphore ou fumigène, la dotation en munitions s'élève à 20 coups. Le prototype T83 est standardisé en mai 1945 et les 418 155 mm *Gun Motor Carriages* M40 produits remplacent les M12 vieillissants. Mis au point tardivement, le M40 est engagé au sein du *991th Field Artillery Battalion*, déployé dans la *Zebra Force*, à titre expérimental. Il assure un appui feu direct et indirect durant la bataille de Cologne en février-mars 1945. Ses personnels se plaignent alors d'un manque de protection. Sa fabrication se terminera fin 1945.

155 mm *Gun Motor Carriage* M40
204th Field Artillery Battalion
US Army
Corée, avril 1951



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	37,2 t
Longueur	8,82 m
Largeur	3,15 m
Hauteur	2,59 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
13 mm	13 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
108 mm	25 mm	19 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	34 km/h
Tout-terrain	24 km/h
Autonomie	
Sur route	160 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	1,02 m

ARMEMENT

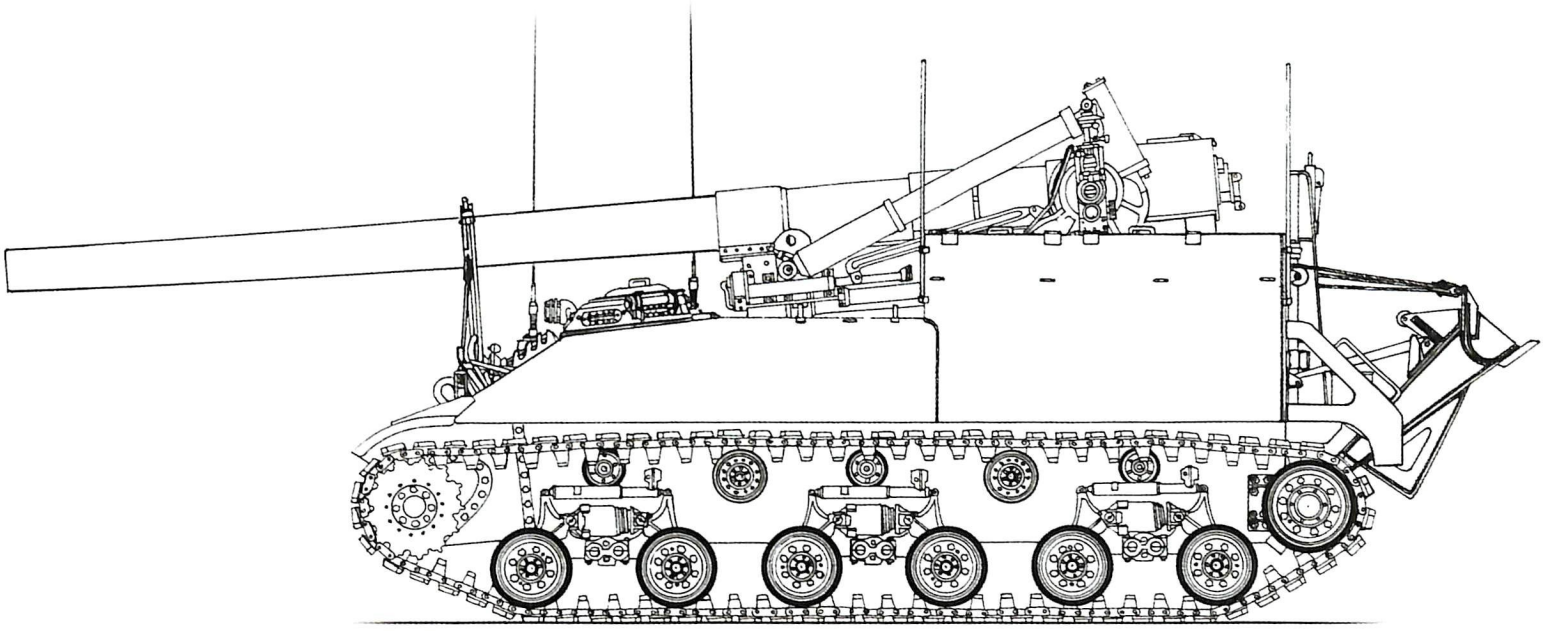
Principal	1 canon de 155 mm M1A1 ou M2
Munitions	20 projectiles
Secondaire	8 x carabines M1 *.30* (7,62 mm) grenades
Munitions	630 projectiles de 7,62 mm 12 grenades explosives 10 grenades antichars

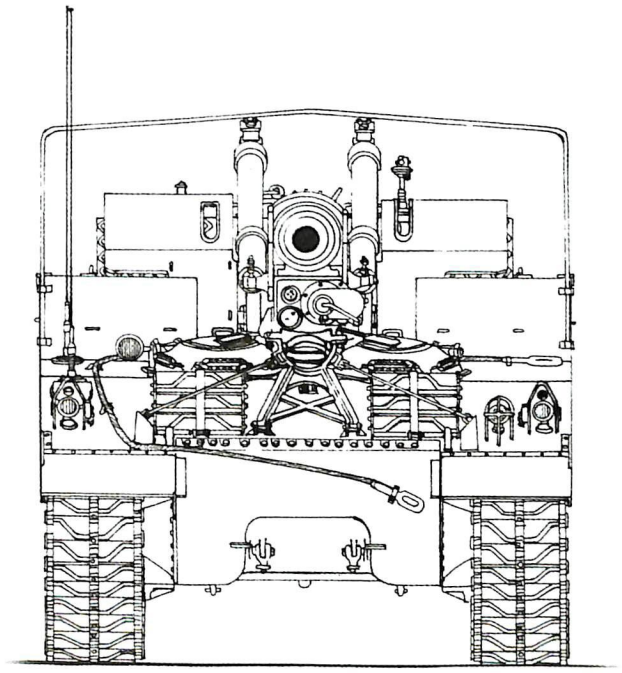
MOTORISATION & RADIO

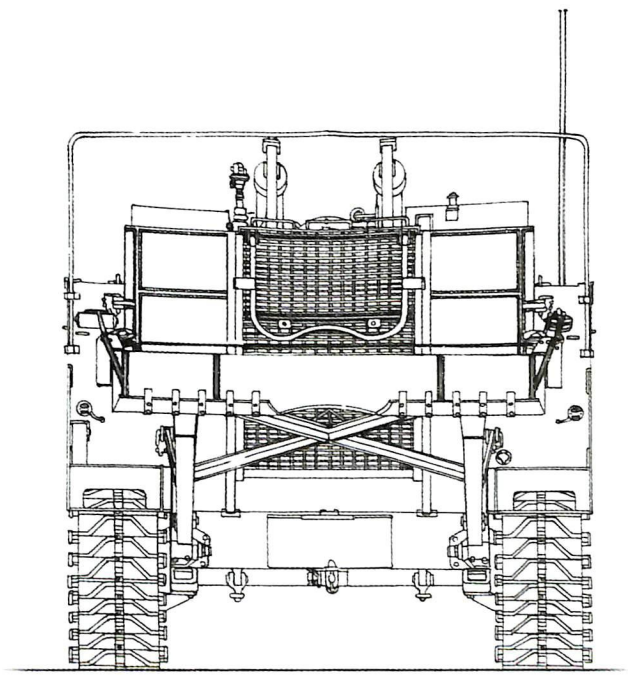
Moteur	9 cylindres radial essence Continental R-975 C4
Puissance	460 cv à 2 400 tr/min
Radio	-

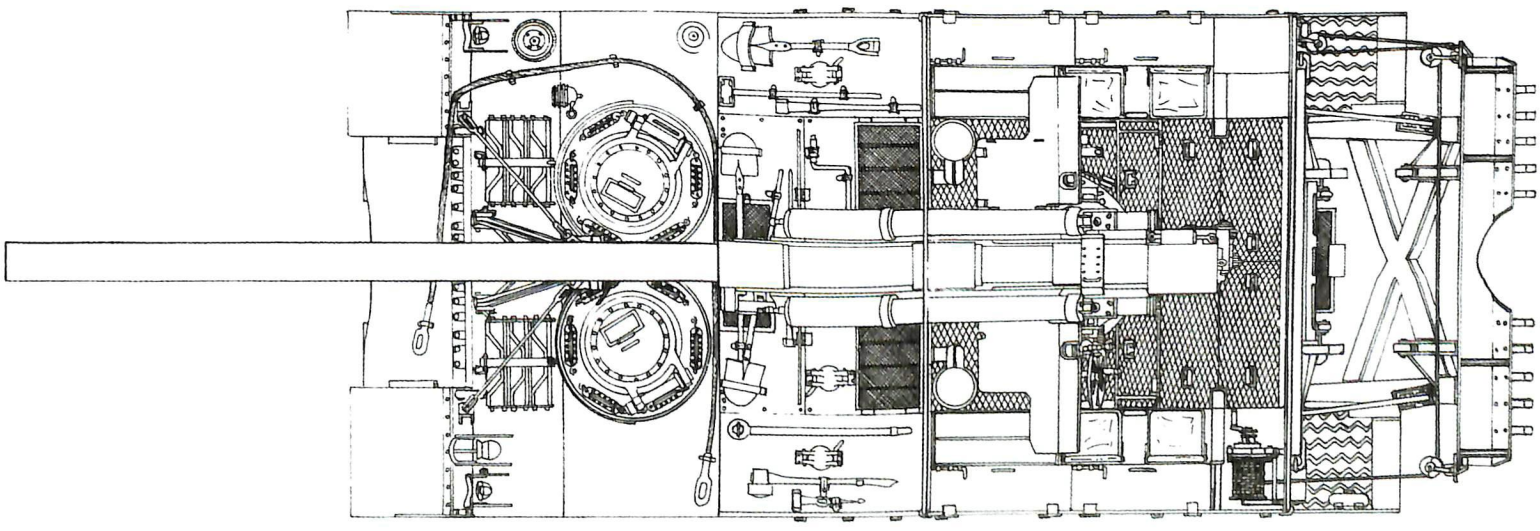
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







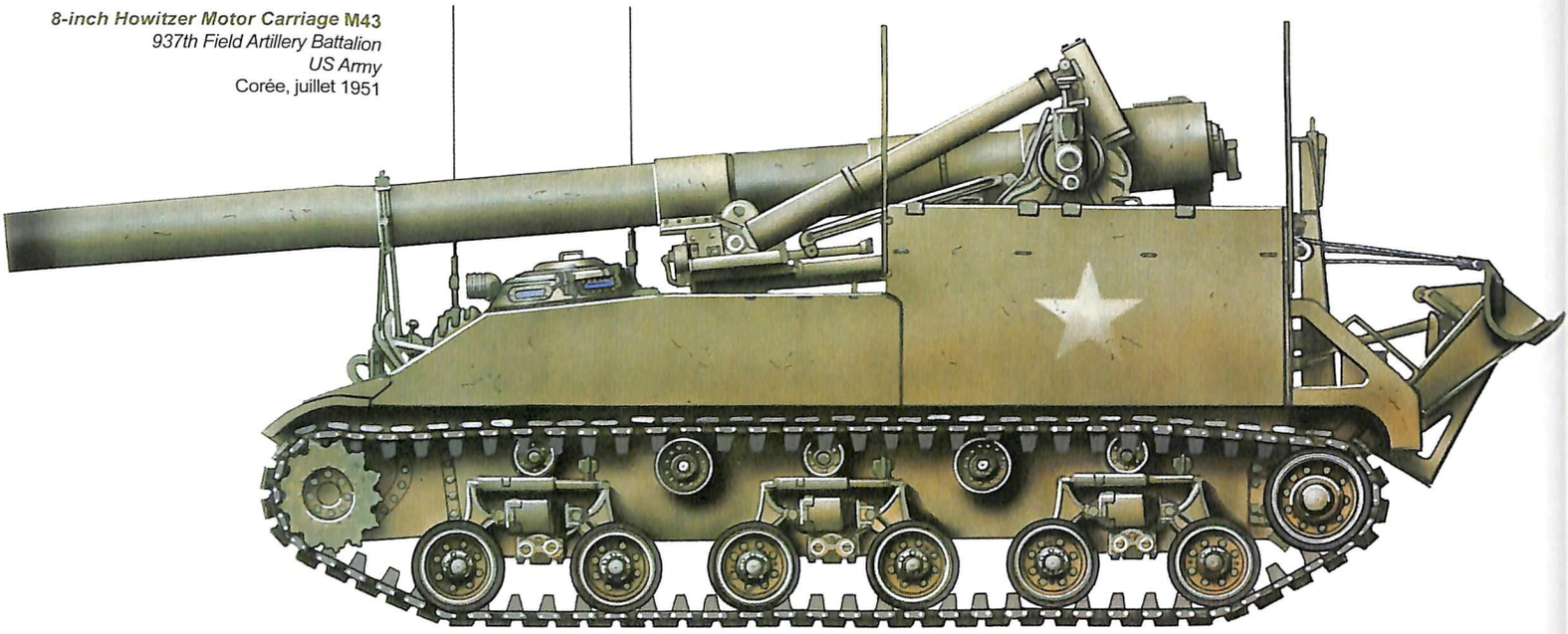


8-INCH HOWITZER MOTOR CARRIAGE M43

Catégorie	Obusier automoteur
Constructeur	Pressed Steel Car Co.
Exemplaires produits	48
Équipage	8

Après avoir réceptionné le M40, l'*US Army* cherche à se doter d'un obusier de forte puissance. Ce type d'arme autorise effectivement les tirs courbes. À la différence des canons, un obusier (*Howitzer*) est susceptible de prendre à partie des objectifs situés derrière des obstacles. De manière à réduire le temps de développement, le M40 voit sa pièce de 155 mm remplacée par un obusier de *8-inch* (203 mm). Équipé de la suspension horizontale *HVSS* du M4A3, le démonstrateur T89 est standardisé en août 1945 sous la désignation de *8-inch Howitzer Motor Carriage* M43. Hormis le calibre, rien ne le différencie du 155 mm *Gun Motor Carriage* M40. La guerre étant terminée, l'Armée américaine enclenche un processus de désarmement et seulement 48 automoteurs M43 sont assemblés en 1945 par la firme Pressed Steel Car Co., dont 24 sont des conversions pures et simples de M40. Arrivés trop tard pour participer à la Seconde Guerre mondiale, les obusiers de 203 mm (calibre réel 203,2 mm) sont déployés en Corée en 1950. Afin de réduire au silence les bunkers japonais, un *10-inch Mortar Motor Carriage* T94 est également étudié en février 1945, mais seul un démonstrateur, muni d'un mortier de 250 mm, voit le jour en 1946.

8-inch Howitzer Motor Carriage M43
937th Field Artillery Battalion
US Army
Corée, juillet 1951



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	36 t
Longueur	7,12 m
Largeur	3,15 m
Hauteur	2,59 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
13 mm	13 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
108 mm	25 mm	19 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	34 km/h
Tout-terrain	24 km/h
Autonomie	
Sur route	160 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	30°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,3 m
Gué	1,02 m

ARMEMENT

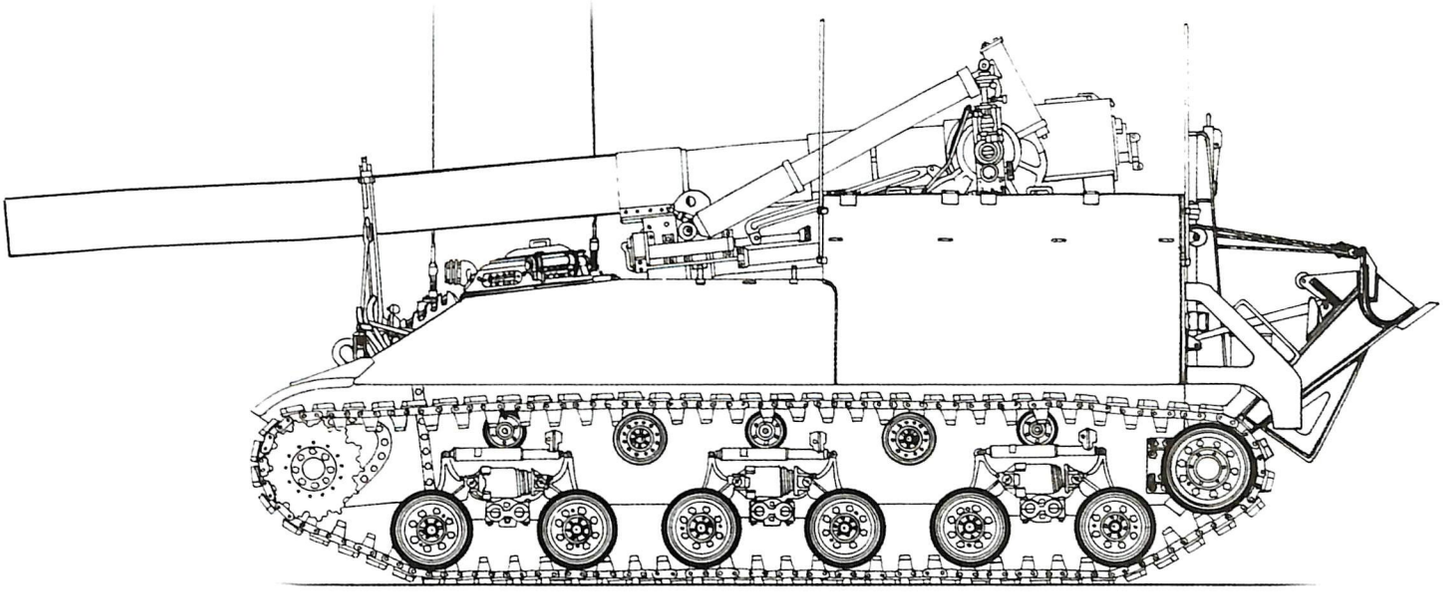
Principal	1 obusier de *8-inch* (203 m M1 ou M2
Munitions	16 projectiles
Secondaire	8 carabines M1 *.30* (7,62 mm) grenades
Munitions	630 projectiles de 7,62 mm 12 grenades explosives 10 grenades antichars

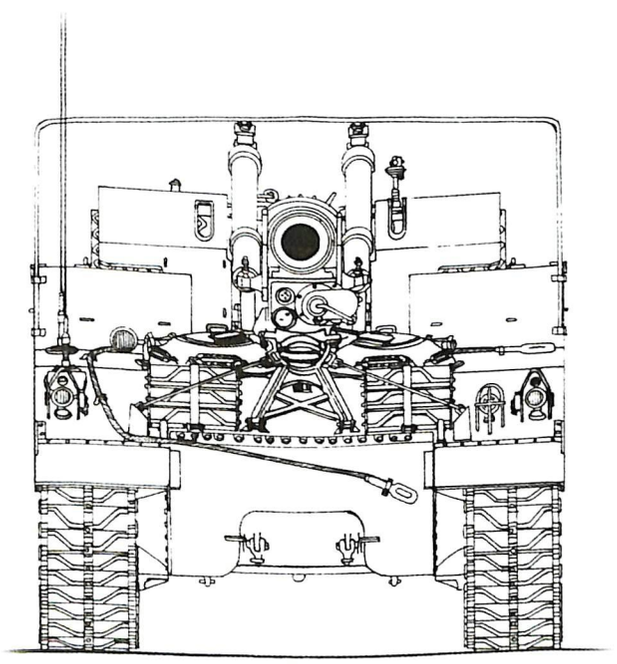
MOTORISATION & RADIO

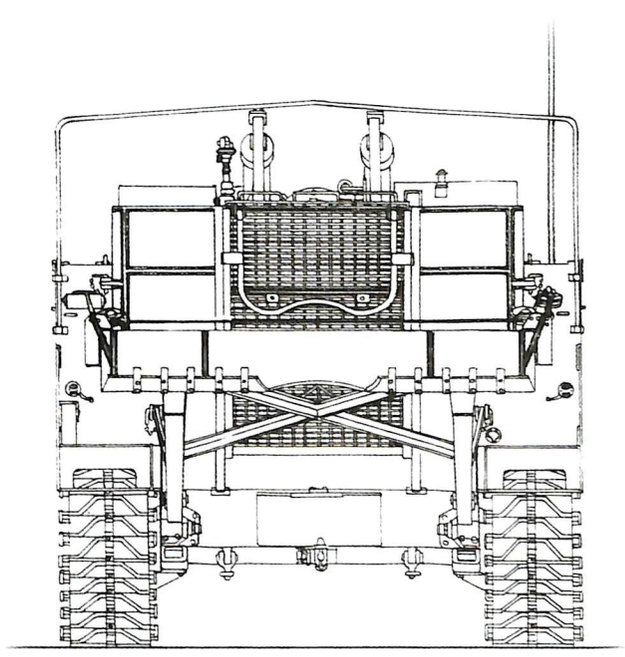
Moteur	9 cylindres radial essence Continental R-975 C4
Puissance	460 cv à 2 400 tr/min
Radio	-

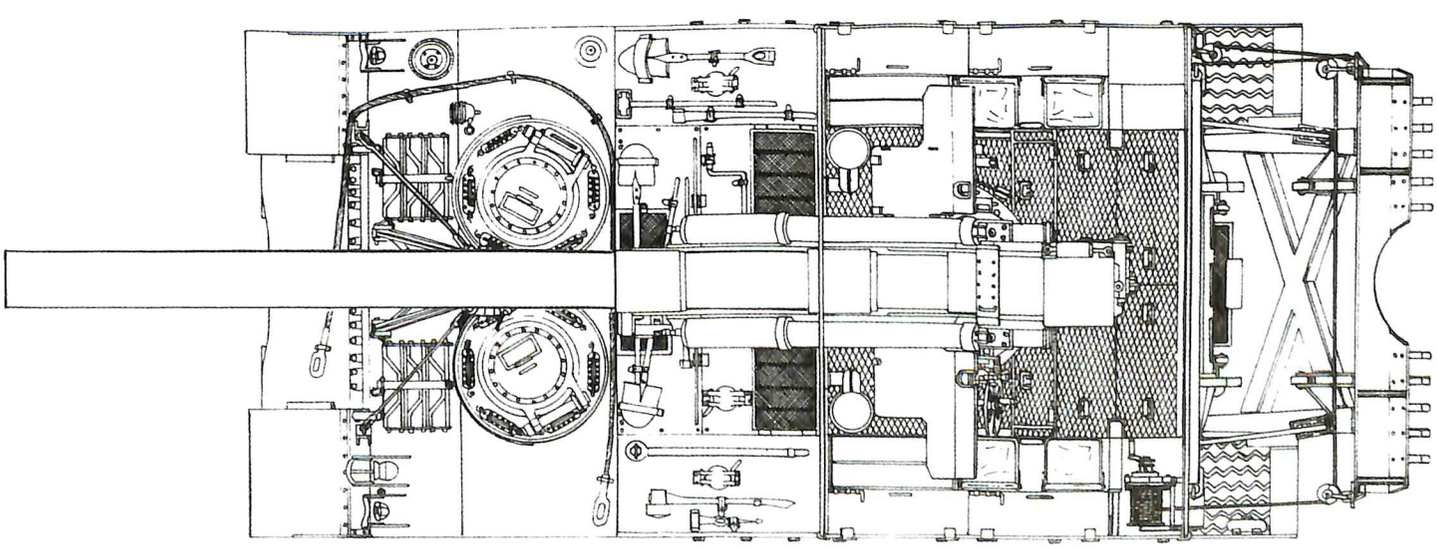
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



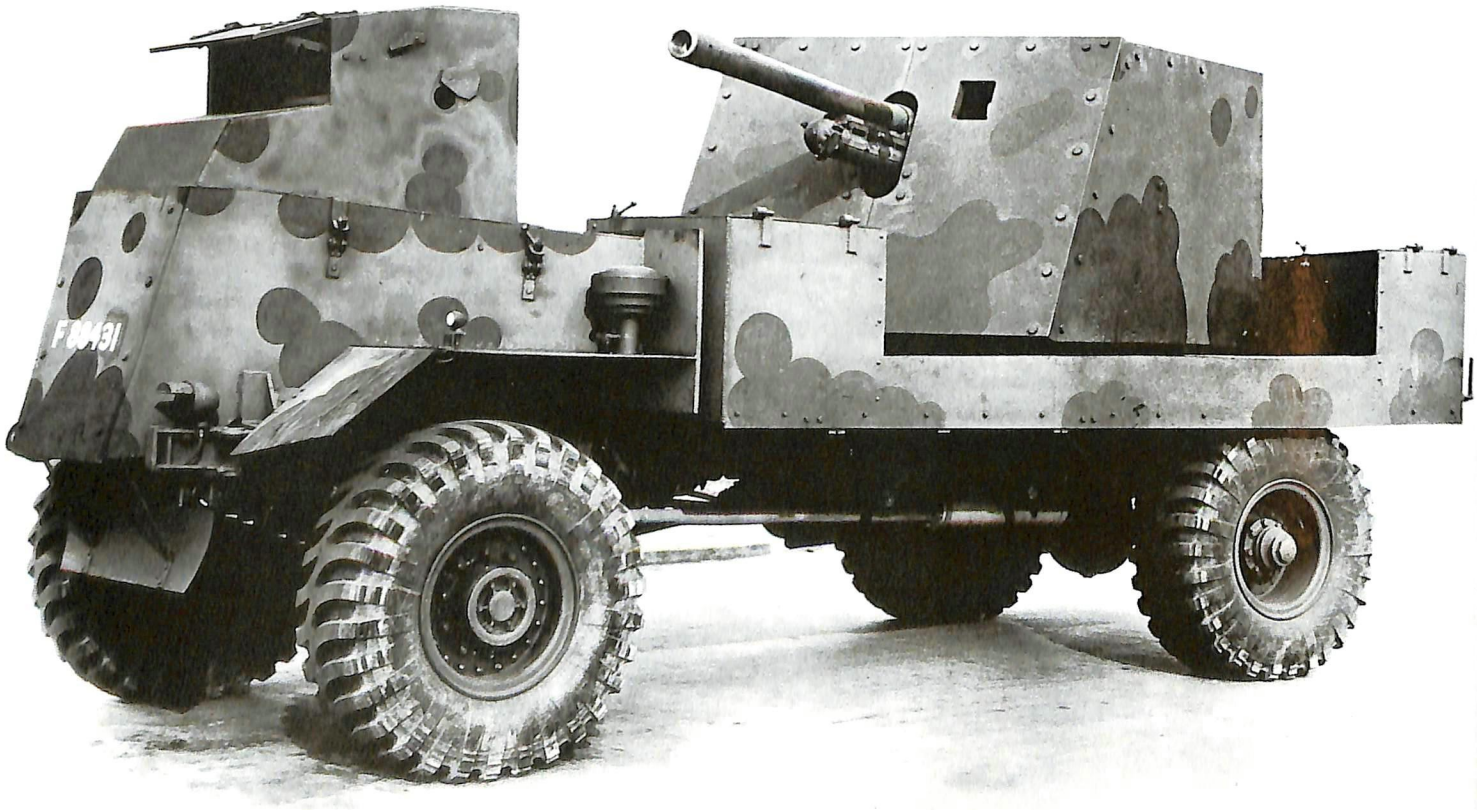






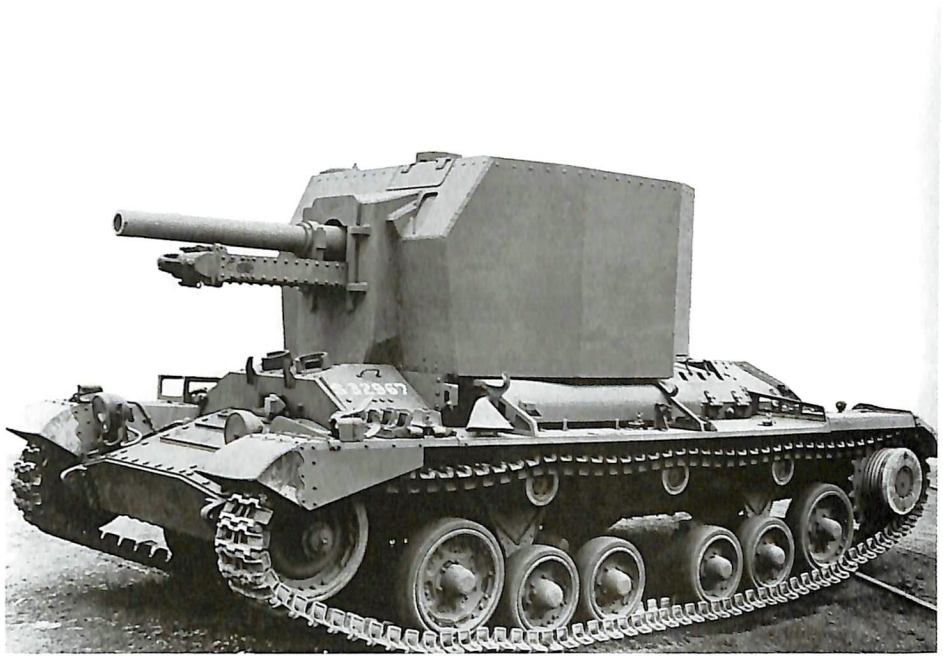
CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ANGLAIS

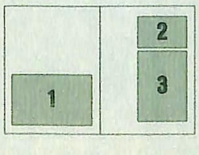
Au début de la Seconde Guerre mondiale, les Britanniques sont confrontés au manque de mobilité de leur artillerie. Effectivement, le rythme désormais imposé par la vitesse de progression des chars est largement supérieur à celui d'un canon tiré par un tracteur, voire des chevaux. La leçon de la désastreuse campagne de France de mai 1940 n'est pas encore assimilée par Londres que ses *Armoured Tanks* sont engagés, dès juin 1940, dans les sables d'Afrique. Alors que les matériels anglais se comportent honnêtement face aux troupes de Mussolini, l'arrivée en terre africaine des Allemands accélère, comme en Europe, le tempo des opérations. La guerre mécanisée impose donc à la Grande-Bretagne de plancher sur des équipements susceptibles d'évoluer en même temps que ses tanks. Il est vrai que les blindés de Sa Majesté se retrouvent rapidement isolés de tout soutien au moment de développer leurs offensives et se font décimer par les 47 mm italiens et les redoutables tubes de *Flak* de *8,8cm*. S'inspirant des réalisations adversaires, les Anglais étudient un canon automoteur apte à progresser au fur et à mesure de l'avancement de la ligne de front. Par ailleurs, les comptes-rendus de combat de la *8th Army* (VIII[e] armée britannique) mettent en lumière la vulnérabilité des servants des batteries antichars, car celles-ci sont difficilement camouflables en plein désert. En outre, leurs canons *Ordnance QF 2-Pdr* (40 mm) commencent à marquer le pas face à la cuirasse sans cesse croissante des *Panzer*. Cette situation oblige de poster très près du front des obusiers de *25-Pdr* (87,6 mm) pour briser les assauts des *Panzer-Divisionen.* Les Britanniques cherchent donc à acquérir un canon automoteur susceptible de jouer le rôle de chasseur de chars. Un grand écart que le Valentine *25-Pounder Mk. I* Bishop a bien du mal à réaliser. Malgré les doutes sur leurs doctrines d'emploi, les Bishop sont engagés au sein du *121st Field Regiment Royal Artillery* en Égypte dès le mois d'octobre 1942, et ils participent à la deuxième bataille d'El-Alamein. Toutefois, leur silhouette trop haute et l'exiguïté de leur casemate sont autant de limites tactiques. Le compromis entre un *Heavy Tank* et une



pièce autopropulsée est donc décevant, d'autant qu'est réceptionné le très réussi automoteur américain M7 Priest. Progressivement, les Bishop sont alors retirés du front. Néanmoins, le Priest utilise une munition de 105 mm, qui n'est pas en dotation au sein de l'Armée britannique. Dans le but de rationaliser sa logistique, un automoteur autochtone est équipé d'un *25-Pdr*, calibre standard du *Field Regiment* de la *Royal Artillery*. Finalement, le projet est abandonné au profit d'une proposition canadienne à la configuration semblable à celle du M7 : le Sexton. Les tests prouvent que ce dernier peut rapidement changer de position, et qu'il n'est pas affecté par la nature du terrain. Séduite par cette réactivité, Londres passe commande.

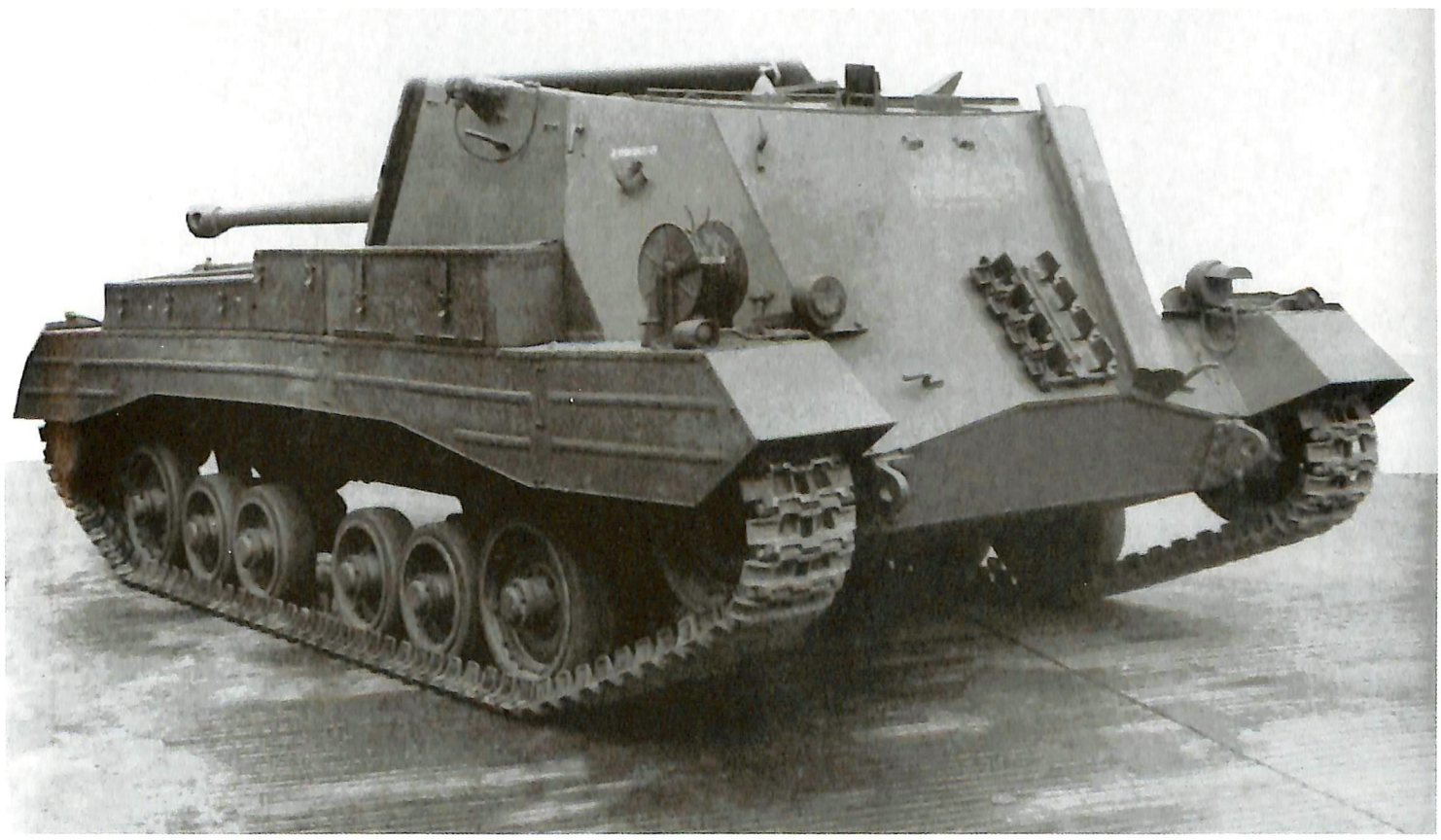
Pour autant, l'arrivée en octobre 1942 du Priest ne résout pas les difficultés des servants des canons antichars tractés. Lourd et trop haut, leur *2-Pdr* n'est pas adapté aux conditions de combat et de transport en Afrique du Nord. Pour encore compliquer la situation, les personnels n'arrivent pas à suivre les phases rapides d'attaque et de contre-attaque. De ce fait, la solution passe par sa motorisation. Ainsi, les Britanniques désignent comme *Portee* tous les châssis embarquant une bouche à feu sur roues ou sur affût fixe. Pour ce faire, d'anciens tracteurs modifiés, comme le Bedford QL, le Morris Commercial C8 FAT (pour *Field Artillery Tractor*) et le K5 de chez Austin, sont souvent choisis. Ces derniers se voient débarrassés de leur cabine afin de rabaisser leur silhouette. Puis, sur leur plateau arrière, bâché ou non, est posé soit un *2-Pdr* ou un *6-Pdr* (57 mm), soit un canon antiaérien Breda, Oerlikon ou Polsten de 20 mm. Ces conversions sont souvent effectuées par les ateliers de campagne, voire par la troupe, avec les moyens du bord. Dans certains cas, des *Portee* plus aboutis sont fabriqués, à l'instar des 175 AEC « Matador » 0853 « Deacon » *6-Pounder Antitank Carrier*. Au final, les variantes sont presque aussi nombreuses que les caisses exploitées. S'ils ont le mérite d'exister, ces « bricolages » ne remplacent pas de véritables chasseurs de chars. Manque qui est comblé avec la livraison de *Tank Destroyers* M10. Comme pour le Priest, le TD américain emploie des munitions non standards. De ce fait, la tourelle est remaniée de façon à pouvoir accueillir un *QF 17-Pdr Mk. II L/55* (76,2 mm) aux performances balistiques bien supérieures à l'armement d'origine du M10. Avec le *17-Pounder Self-Propelled Gun* Achilles *IIC*, Londres aligne enfin une machine susceptible de damer le pion aux plus lourds des *Panzer*. L'Achille a cependant l'inconvénient d'emprunter un châssis américain. Un véhicule du cru est alors élaboré : le *Self-Propelled 17-Pdr*, Valentine, *Mk. I*, Archer. Cette refonte d'un tank d'infanterie périmé s'avère finalement décevante. Bien que son canon soit positionné vers l'arrière, et donc adapté au concept de chasseur de chars, son ergonomie est calamiteuse et sa vélocité insuffisante. Finalement, les 665 Archer assemblés ne pèseront guère sur l'issue des combats, car les Britanniques n'auront de cesse de s'en débarrasser auprès de leurs alliés !

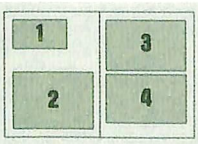




1 - AEC « Matador » 0853 « Deacon » *6-Pounder Antitank Carrier*
2 - Valentine *25-Pounder Mk. I* Bishop
3 - A22 *Infantry tank Mk. IV* Churchill *Mk. III AVRE* Petard

En parallèle aux automoteurs d'artillerie de type Sexton, plutôt dévolus aux tirs indirects, les Britanniques conçoivent des plates-formes prévues pour détruire à courte distance des défenses solides. En effet, les *Infantry Tanks*, destinés à accompagner les soldats progressant à pied, ne bénéficient pas forcément de pièces capables de réduire au silence les fortifications adverses. Il est vrai que les A12 *Infantry Tanks Mk. II* Matilda II sont munis d'un *2-Pdr* (40 mm) dépourvu de projectile explosif (HE pour *High Explosive*). Pour compenser cette « spécialisation » antichar, des versions *Close Support* (*CS*) sont mises au point. La tourelle du Matilda II accueille donc un obusier *QF 3-inch Howitzer* et les HE de 76,2 mm apportent la puissance qui fait tant défaut au *2-Pdr*. Une bonne partie de la gamme des tanks anglais se voient décliner en *Close Support* ; une variante qui n'est d'ailleurs pas réservée aux seuls blindés d'infanterie. Ainsi, des *Cruiser Tanks* sont également transformés, à l'image de la série des *Cruisers Mk. I* (A9), dont la mouture *CS*, désignée *Mark I CS*, est pourvue d'un obusier de *3,7 pouces* en tourelle. Malheureusement, ce dernier ne dispose que de fumigènes. De même, une tentative est faite de monter cette arme sur un *Cruiser Tank Mk. IVA* (A13 *Mk. II*), mais l'engin n'atteint pas le stade de la production en série. Des *Cruiser Tanks Mk. V* Covenanter (A13 *Mk. III*) sont également convertis à la fonction *Close Support*, comme les Covenanter *Mk. II CS*, Covenanter *Mk. III CS* et Covenanter *Mk. IV CS*, tous dotés de l'*Ordnance QF 3-inch Howitzer*. Déployés au combat, les *Cruiser Tanks Mk. VI* Crusader I (A15) *CS* et *Cruiser Tanks Mk. VIA* Crusader II (A15) *CS* emploient des munitions fumigènes, explosives et des canisters (obus à billes d'acier de type chevrotine). Comme les Centaur, les Cromwell n'échappent pas à la règle avec un obusier *Ordnance QF 95-mm.* Avec le même armement, les *A22 Infantry Tanks MK. IV* Churchill suivent le mouvement. Le « summum » du *Close Support* sera toutefois atteint avec le Churchill AVRE (*Armoured Vehicle Royal Engineers*), dont le Petard de 290 mm est capable de détruire un bunker en deux ou trois coups.





1 - A27L *Cruiser Tank Mark VIII* Centaur *Mk. IVD CS*
2 - *17-Pounder Self-Propelled Gun* Achilles *IIC*
3 - A22 *Infantry Tank MK. IV* Churchill *Mk. VIII*
4 - *Self Propelled Gun 17-Pounder*, Valentine, *Mk. I*, Archer

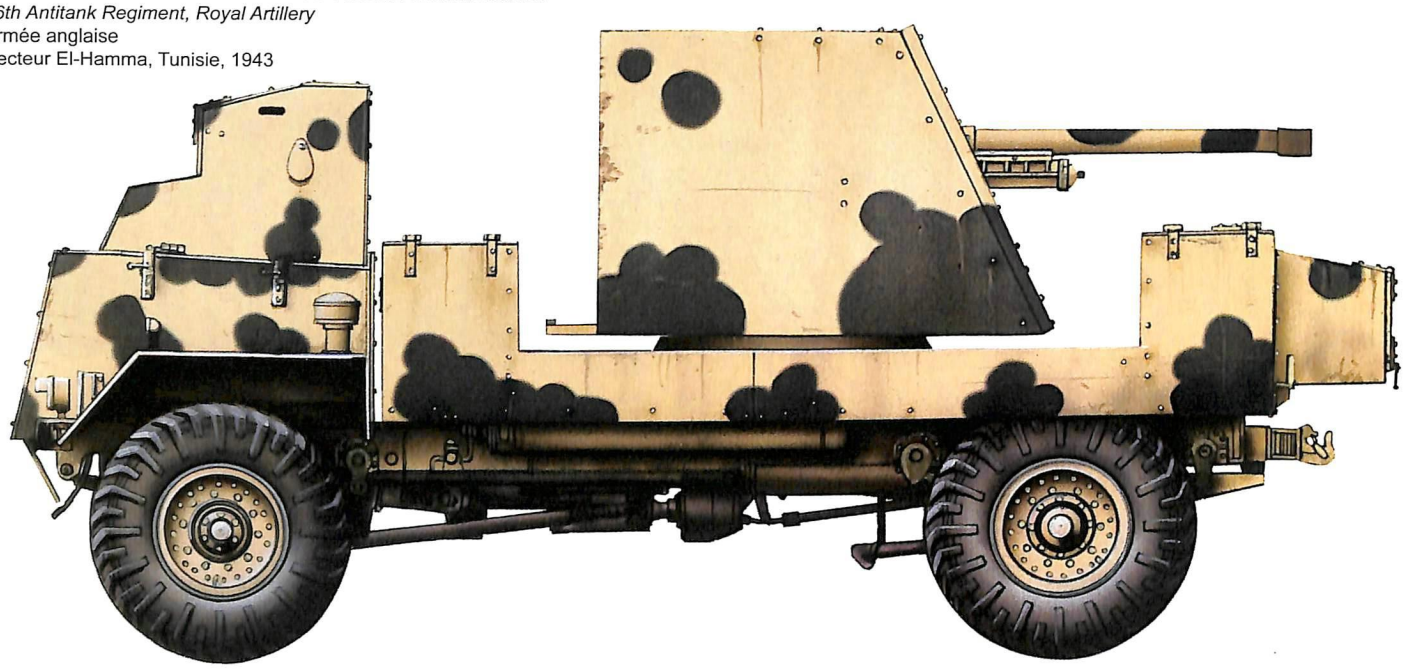
6-POUNDER ANTITANK CARRIER

AEC « MATADOR » 0853 « DEACON »

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Associated Equipment Company
Exemplaires produits	175
Équipage	4

Afin de combattre les *Panzer* de Rommel, les Britanniques mettent au point, en 1942, un canon automoteur spécialement imaginé pour le désert libyen. Surnommé « Deacon » (ou « Diacre », l'engin porte un surnom ecclésiastique comme tous les automoteurs d'artillerie britanniques) par le constructeur automobile AEC, ce chasseur de chars à roues reprend le châssis d'un tracteur d'artillerie Matador. La cabine est remplacée par une casemate blindée, tandis que le plateau arrière est renforcé de manière à supporter le poids d'une volumineuse tourelle abritant une pièce de *6-Pdr* (57 mm) susceptible de percer 59 mm d'acier à 1 000 mètres. Épaisse de 10 à 20 mm, la cuirasse de la tourelle ne protège l'équipage que de la « ferraille » du champ de bataille. Cette transformation fait passer le poids du Matador de 7,7 tonnes à plus de 12 tonnes. Une surcharge qui a un impact négatif sur les performances générales et, de ce fait, limite la mobilité sur les pistes ensablées de Libye. Toutefois, 175 AEC *Mk. I Gun Carrier* « Deacon » sont produits entre décembre 1942 et février 1943. Ils participent à la campagne de Tunisie avant d'être promptement retirés du front du fait de leur cuirasse insuffisante.

AEC « Matador » 0853 « Deacon » *6-Pounder Antitank Carrier*
76th Antitank Regiment, Royal Artillery
Armée anglaise
Secteur El-Hamma, Tunisie, 1943



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	12,2 t
Longueur	6,39 m
Largeur	2,36 m
Hauteur	2,82 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
20 mm	20 mm	10 mm

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
Sans	Sans	Sans

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	30 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	280 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	n.c.

ARMEMENT

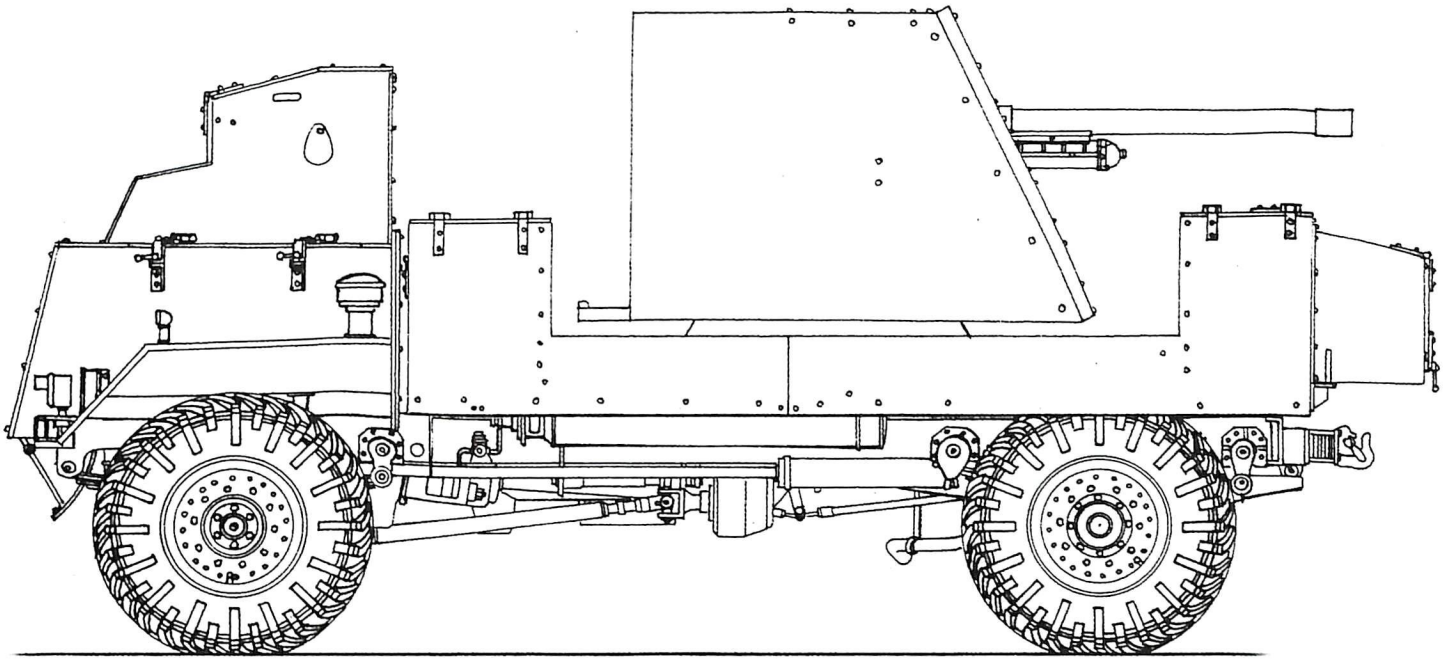
Principal	*QF 6-Pdr Mk. II L/43* (57 mm)
Munitions	n.c.
Secondaire	n.c.
Munitions	n.c.

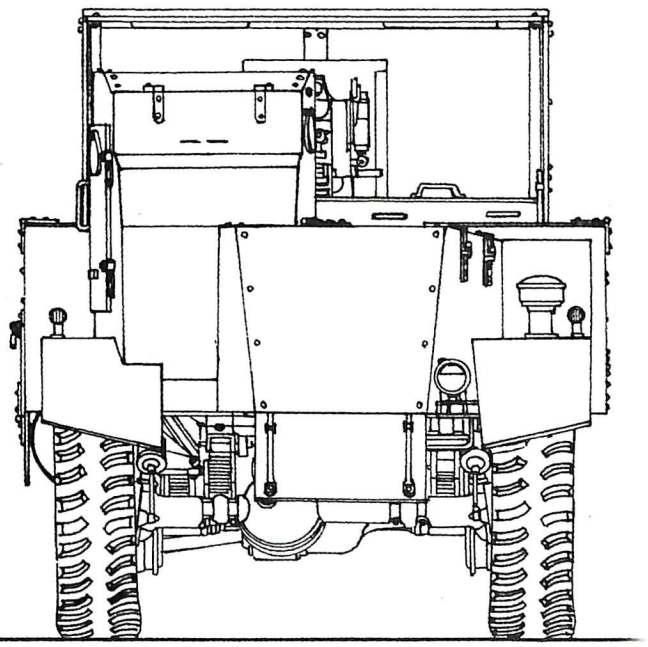
MOTORISATION & RADIO

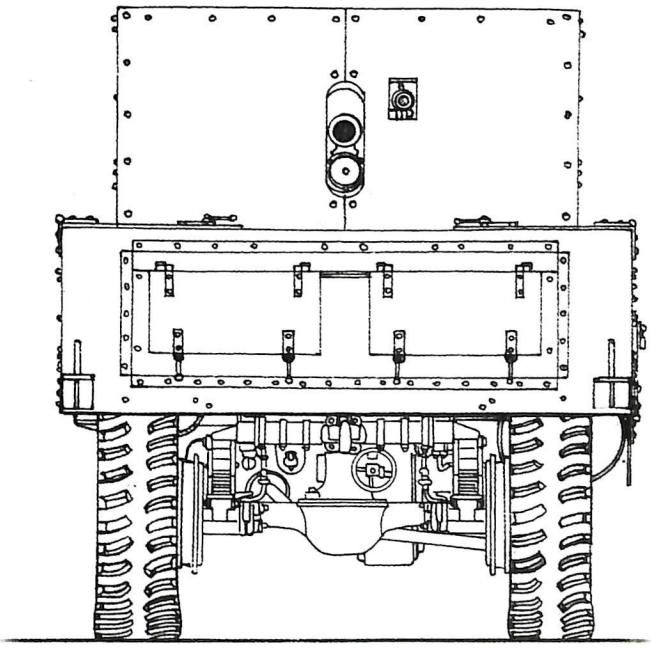
Moteur	6 cylindres diesel AEC A173
Puissance	95 cv à 1 780 tr/min
Radio	n.c.

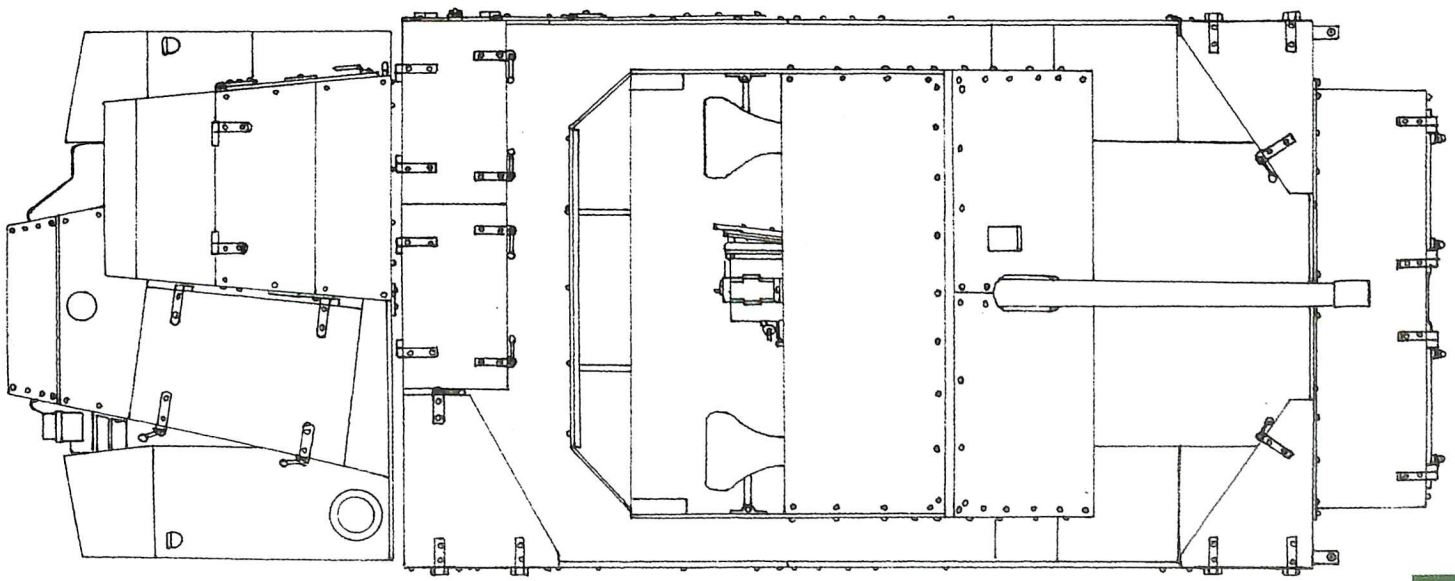
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







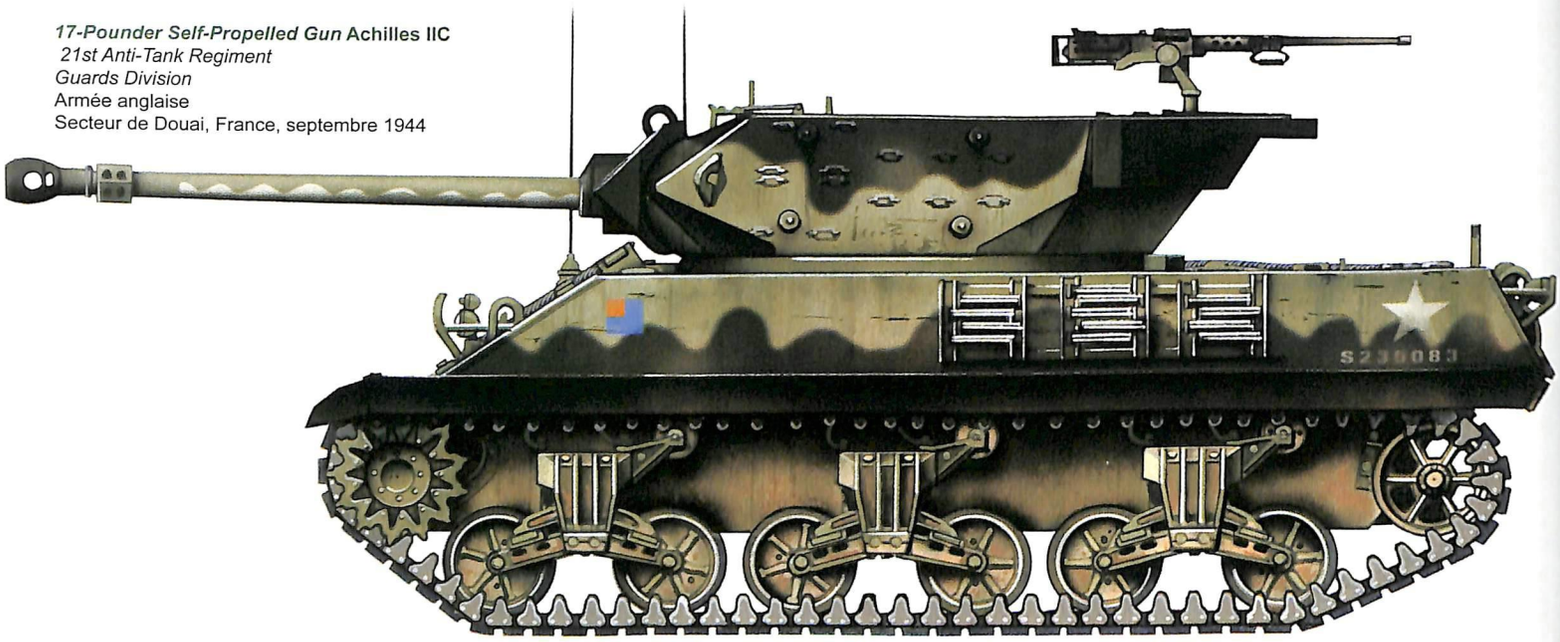


17-POUNDER SELF-PROPELLED GUN
ACHILLES IIC

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeurs	Fisher Tank Division, Royal Arsenal
Exemplaires produits	1 100 (sous réserves)
Équipage	5

En novembre 1942, l'Armée britannique réceptionne des chasseurs de chars américains M10. Reprenant un châssis de Sherman, ces *Tank Destroyers* (TD) sont pourvus d'un canon de 76,2 mm M7, inefficace contre les Tiger et autres Panther. Les Anglais se prononcent alors en faveur d'une augmentation des performances balistiques du M10 Wolverine, grâce à la greffe de leur *17-Pdr Mark V*. Après quelques aménagements, ce dernier prend place sur les versions T-71 du TD M10. Afin d'équilibrer le long tube, un contrepoids est fixé à son extrémité, juste derrière le frein de bouche. Disponibles en petit nombre en juin 1944, les *17-Pounder Self-Propelled Gun* Achilles *IIC* sont utilisés en tant qu'automoteurs antichars, en remplacement des pièces tractées trop longues à mettre en batterie. Bien que peu discret lors de l'ouverture du feu, le *17-Pdr* est apte à détruire la majorité des *Panzer*. Quel que soit l'angle de tir, les Panther et surtout les Tiger I sont incapables d'encaisser une telle puissance de feu. L'arrivée en août 1944 d'une munition à sabot détachable APDS (*Armour-Piercing Discarding Sabot*) lui donne même, théoriquement, les moyens de prendre à partie un Tiger II de face. En effet, avec un poids de 3,71 kg et une vitesse initiale de 1 284 m/s, la *Shot Mk. I* perfore 221 mm à 100 mètres, 204 mm à 500 mètres et encore 185 mm à 1 000 mètres sous une incidence de 30°.

17-Pounder Self-Propelled Gun Achilles IIC
21st Anti-Tank Regiment
Guards Division
Armée anglaise
Secteur de Douai, France, septembre 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	29,6 t
Longueur	7,27 m
Largeur	3,05 m
Hauteur	2,90 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
57 mm	25 mm	25 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
38 mm	19 mm	25 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	40 km/h
Tout-terrain	27 km/h
Autonomie	
Sur route	320 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	31°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	2,30 m
Gué	0,91 m

ARMEMENT

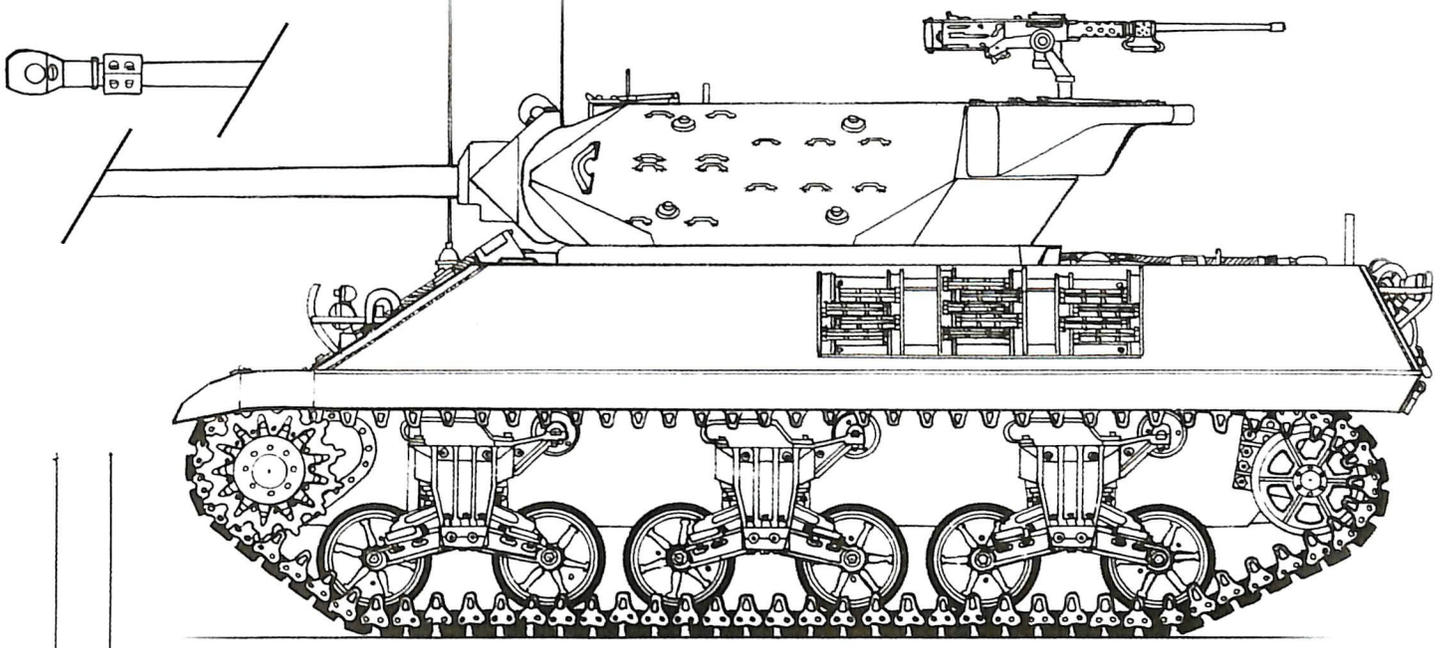
Principal	*QF 17-Pdr Mk. II L/55* (76,2 mm)
Munitions	50 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse M2 HB de 12,7 mm
Munitions	1 000 projectiles de 7,7 mm

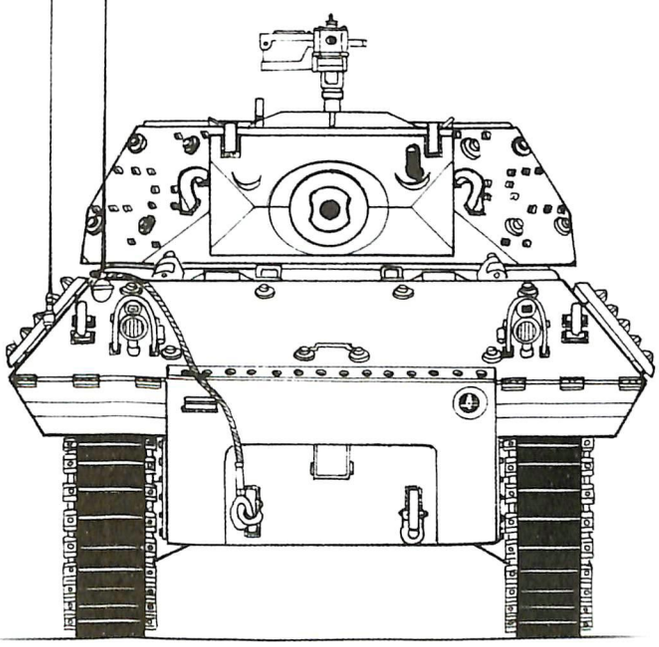
MOTORISATION & RADIO

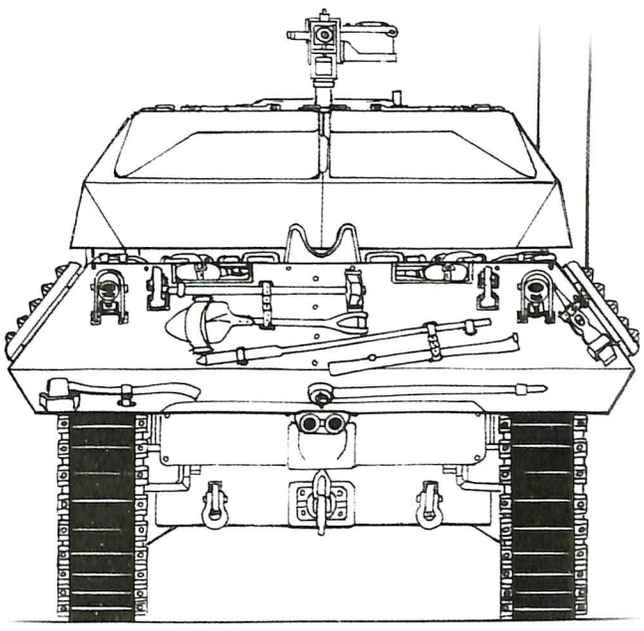
Moteur	2 x 6 cylindres diesel General Motors 6046
Puissance	375 cv à 2 100 tr/min
Radio	*No. 19*

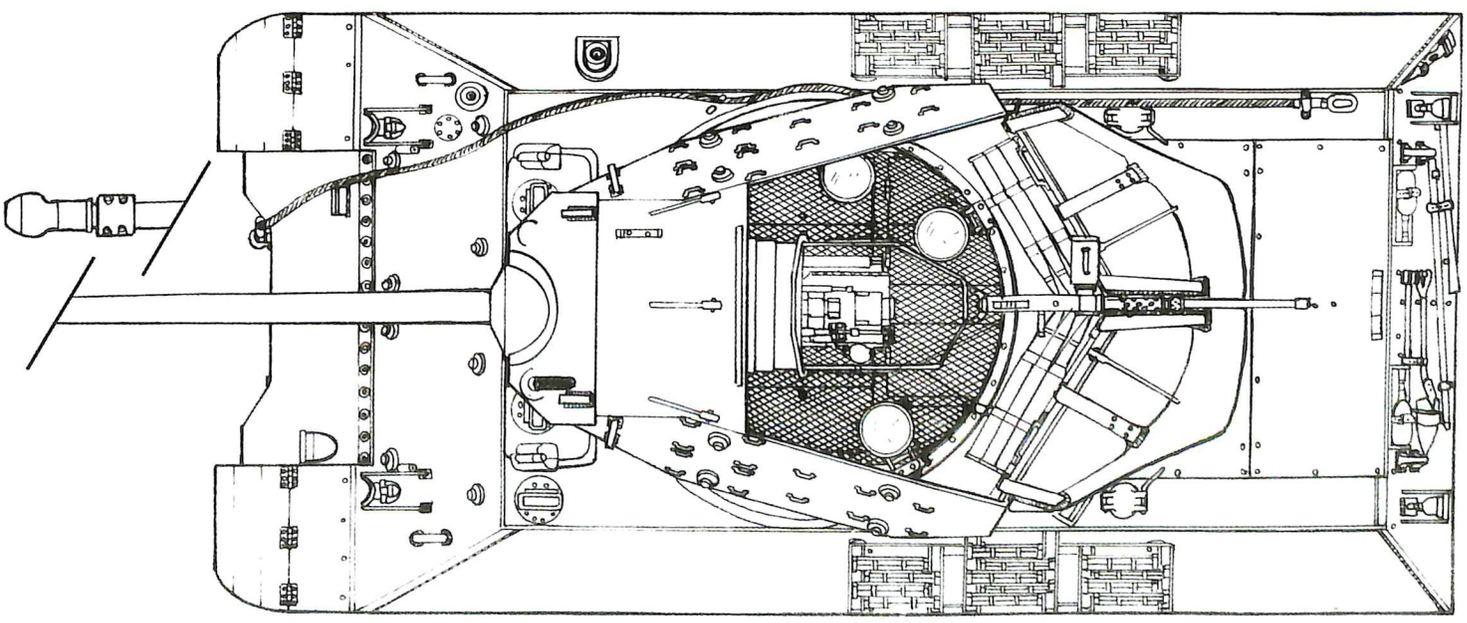
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









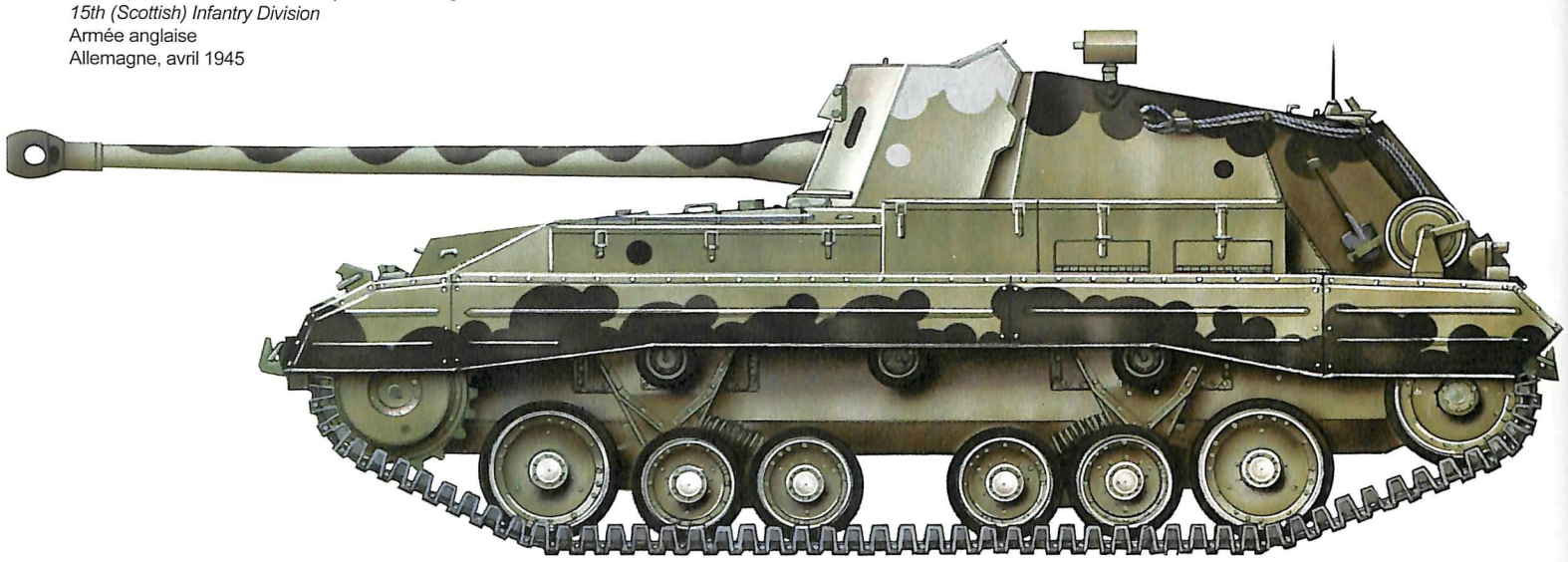
SELF-PROPELLED GUN 17-POUNDER

VALENTINE, *MK. I*, ARCHER

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Vickers Ltd.
Exemplaires produits	655
Équipage	4

Le Bishop s'avérant inefficace dans son rôle de chasseur de chars, un modèle spécifiquement conçu pour cette tâche est étudié en 1943. Là aussi, le châssis choisi est celui du Valentine, car les ingénieurs anglais pensent s'épargner du travail en convertissant simplement des Bishop. Néanmoins, leur casemate est trop exiguë pour y greffer le *QF 17-Pdr Mk. II L/55*. Une nouvelle mouture, entièrement repensée, est par conséquent mise en chantier. Le 76,2 mm est dirigé vers l'arrière, de manière à ne pas modifier le poste de conduite. Très bas, le compartiment de combat ne possède pas de toit. Le pointage, passé le débattement de 11° à gauche et à droite, s'effectue par ripage des chenilles. Le Valentine *Mark I* Archer est adopté en avril 1943, mais il ne sera livré aux unités déployées en Italie qu'en mars 1944, avant d'accompagner, en octobre, la progression des Alliés au cœur de l'Allemagne. En dépit de la balistique du *17-Pdr* – 94 mm d'acier perforés à 1 000 mètres sous une incidence de 30° –, le blindé est détesté par ses équipages à cause de sa superstructure fixe qui le rend pénible à manœuvrer. Par ailleurs, le pilote doit évacuer l'habitacle au moment du tir s'il ne veut pas se faire décapiter par le recul de la culasse.

***Self Propelled Gun 17-Pounder*, Valentine, *Mk. I*, Archer**
102nd (Northumberland Hussars) Anti-Tank Regiment
15th (Scottish) Infantry Division
Armée anglaise
Allemagne, avril 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	16,3 t
Longueur	6,68 m
Largeur	2,76 m
Hauteur	2,25 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
20 mm	20 mm	20 mm

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
20 mm	20 mm	20 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
40 KM/H	32 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	145 km
Tout-terrain	121 km
Pente	32°
0,61 m	0,84 m
Tranchée	2,36 m
Gué	0,91 m

ARMEMENT

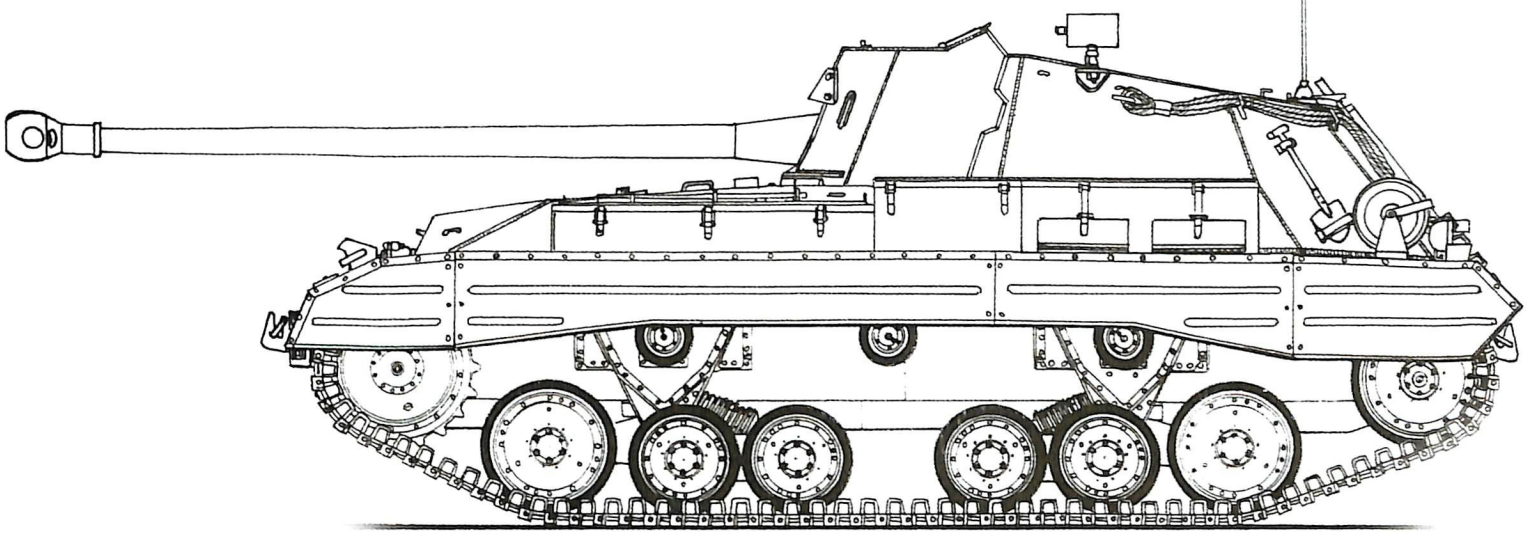
Principal	*QF 17-Pdr Mk. II L/55* (76,2 mm)
Munitions	52 projectiles
Secondaire	1 fusil-mitrailleur Bren de 7,7 mm
Munitions	720 projectiles de 7,7 mm

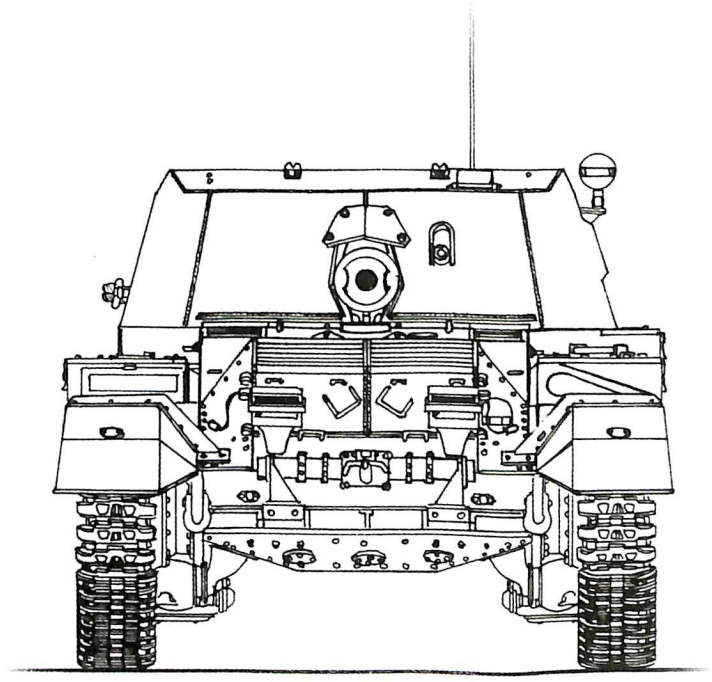
MOTORISATION & RADIO

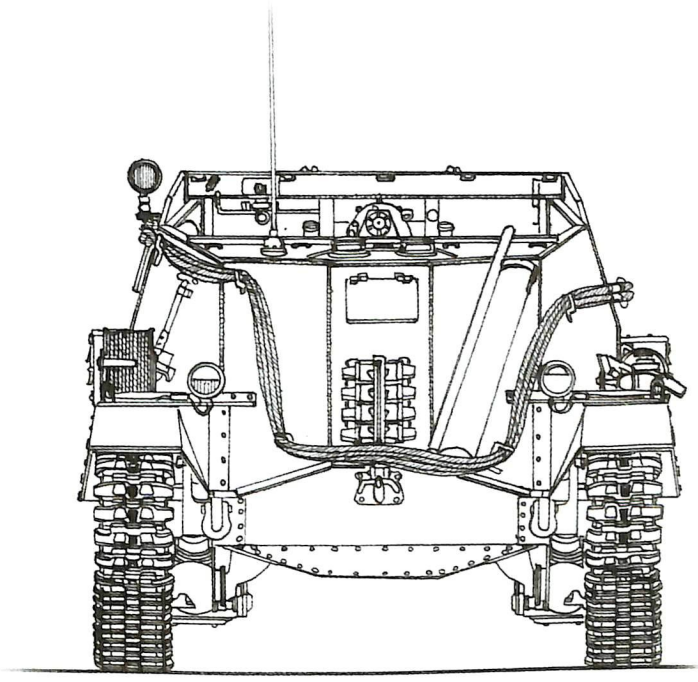
Moteur	6 cylindres diesel GMC Type 6-71M
Puissance	192 cv à 1 900 tr/min
Radio	*No. 18 WT*

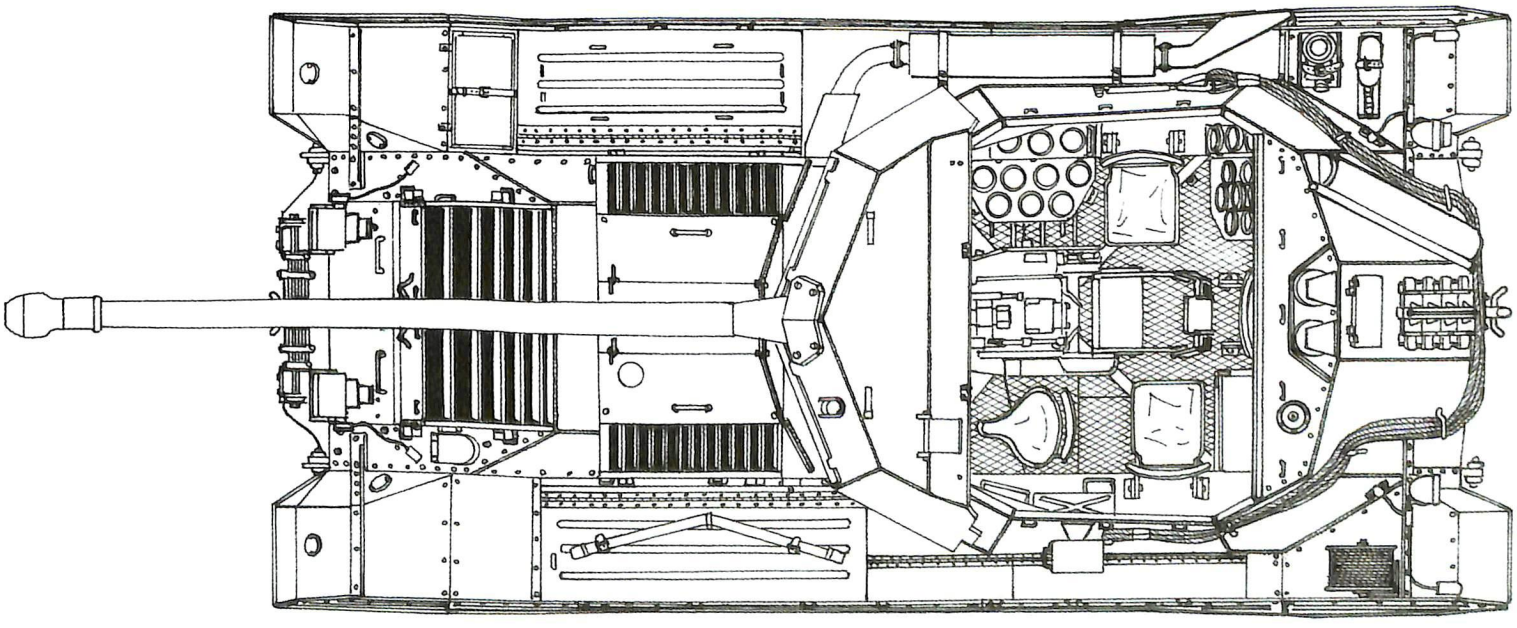
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





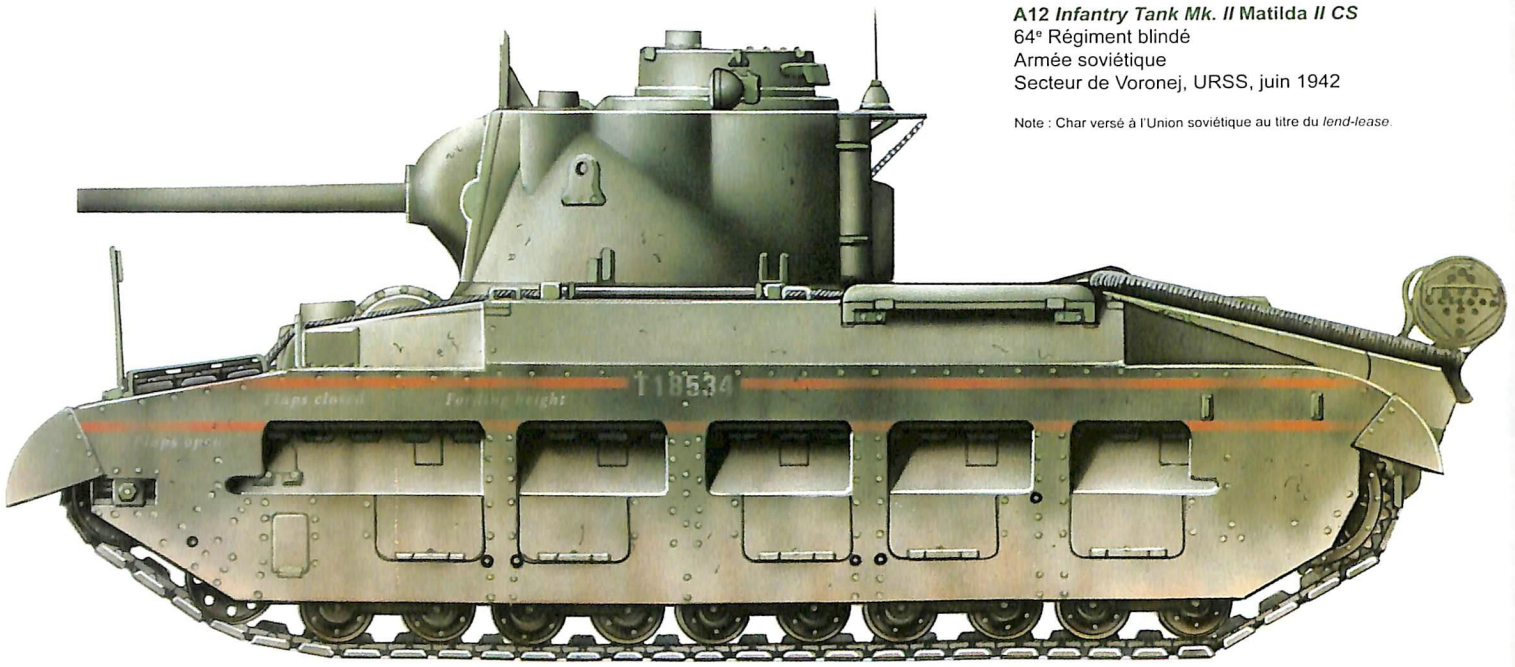




A12 *INFANTRY TANK MK. II*
MATILDA *II CS*

Catégorie	Char d'appui
Constructeurs	Vulcan, Ruston & Hornsby, Fowler, NBLC, Harland & Wolff Ltd, MSRC
Exemplaires produits	n.c.
Équipage	3

Destinée à l'appui rapproché (CS ou *Close Support*), cette variante du char d'infanterie Maltida II est armée d'un obusier *Ordnance QF 3-inch Howitzer* (76,2 mm). Ce tube de 25 calibres dispose de munitions explosives HE (pour *High Explosive*), qui servent à réduire au silence les fortifications ennemies, et fumigènes, qui camouflent les déplacements du tank. L'A12 *Infantry Tank Mk. II* Matilda II *CS* est parfois désigné Matilda III. Si ses performances d'*Infantry Tank* le rendent lent à la manœuvre, son blindage protège efficacement son équipage des pièces antichars ennemies. Par ailleurs, cette version *Close Support* (*CS*) est destinée à se déplacer au rythme des soldats, et n'a donc pas vocation à effectuer de grandes chevauchées sur les arrières de l'adversaire. Au début de la guerre, seul le *8,8cm Flak* utilisé en tir tendu peut transpercer sa cuirasse épaisse de 78 mm au maximum. Effectivement, le *Pak 36* de *3,7cm* s'avère singulièrement inefficace. À noter que l'obusier *Ordnance QF 3-inch Howitzer* sera également monté dans la tourelle des Crusader I *CS (Cruiser Mk. VI CS)* et Crusader II *CS (Cruiser Mk. VIA CS)*, ces moutures embarquant 65 obus.



A12 *Infantry Tank Mk. II* Matilda *II CS*
64e Régiment blindé
Armée soviétique
Secteur de Voronej, URSS, juin 1942

Note : Char versé à l'Union soviétique au titre du *lend-lease*.

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	24 t
Longueur	5,60 m
Largeur	2,59 m
Hauteur	2,51 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
75 mm	75 mm	75 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
78 mm	65 mm	55 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
47 mm	70 mm	55 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	24 km/h
Tout-terrain	13 km/h
Autonomie	
Sur route	257 km
Tout-terrain	129 km
Pente	30°
0,91 m	0,61 m
Tranchée	2,10 m
Gué	0,91 m

ARMEMENT

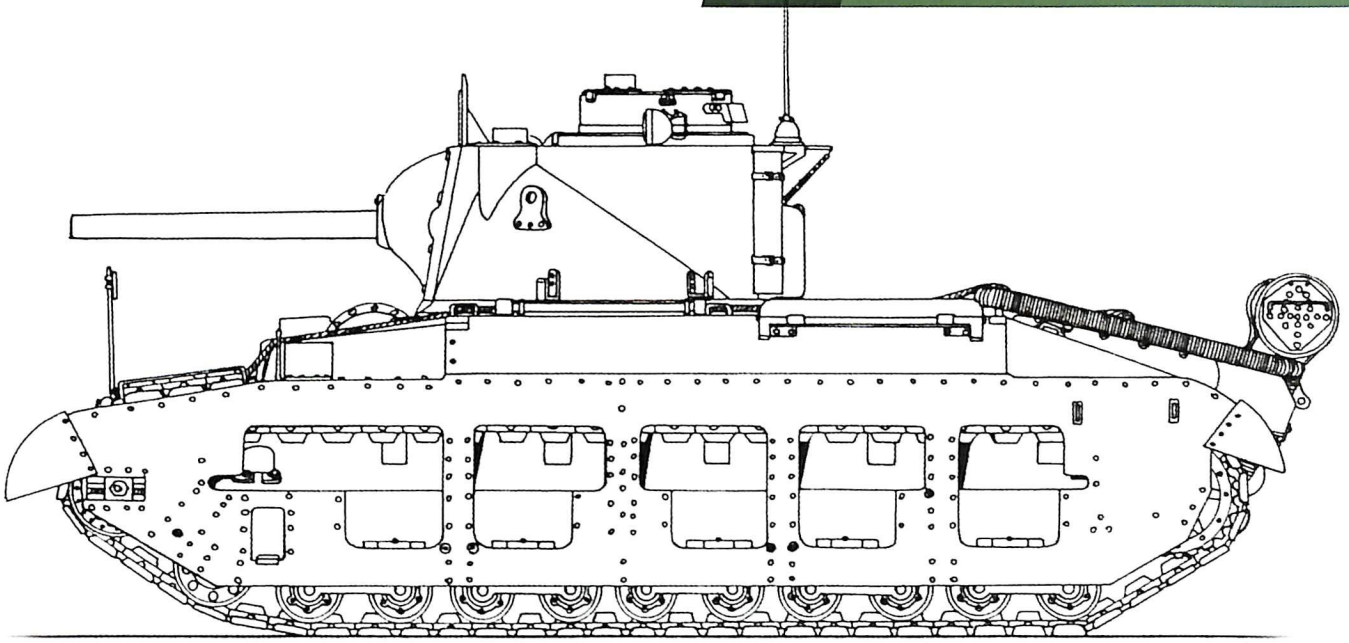
Principal	*QF 3-inch Howitzer* (76,2 mm)
Munitions	n.c.
Secondaire	1 mitrailleuse Vickers de 7,7 mm
Munitions	2 925 projectiles

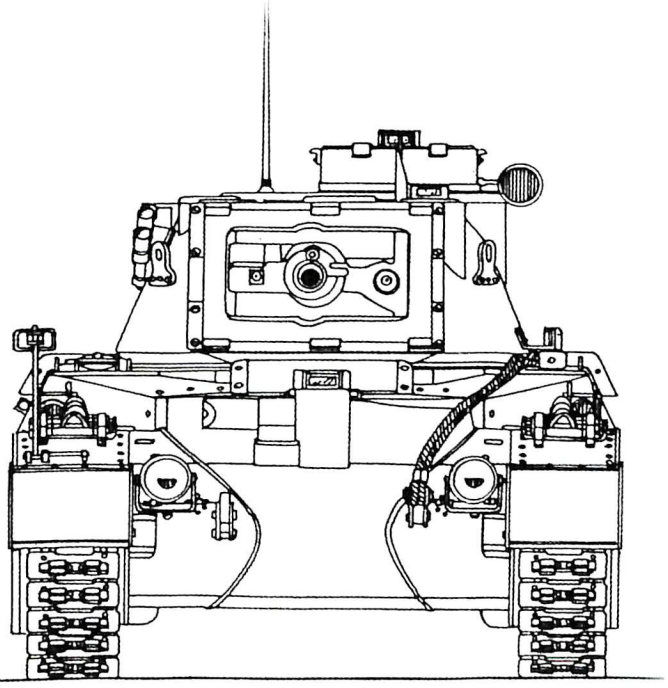
MOTORISATION & RADIO

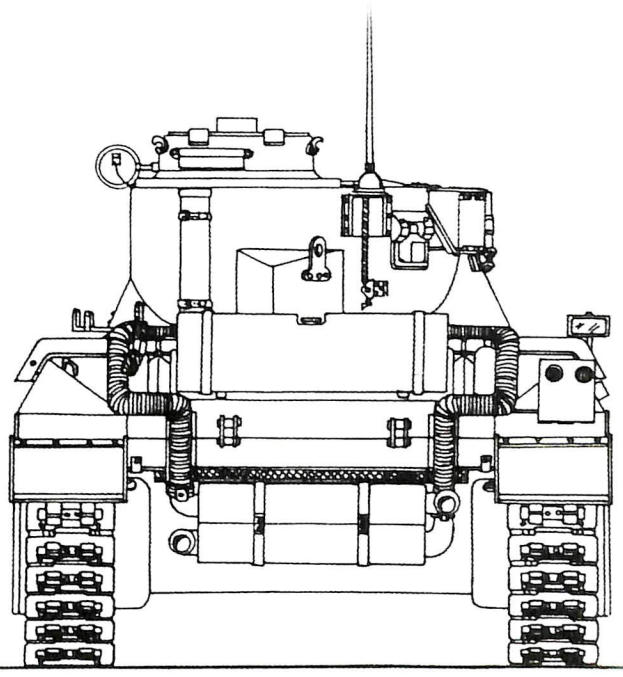
Moteur	2 x 6 cylindres AEC diesel
Puissance	2 x 87 cv à 2 000 tr/min
Radio	*No. 19*

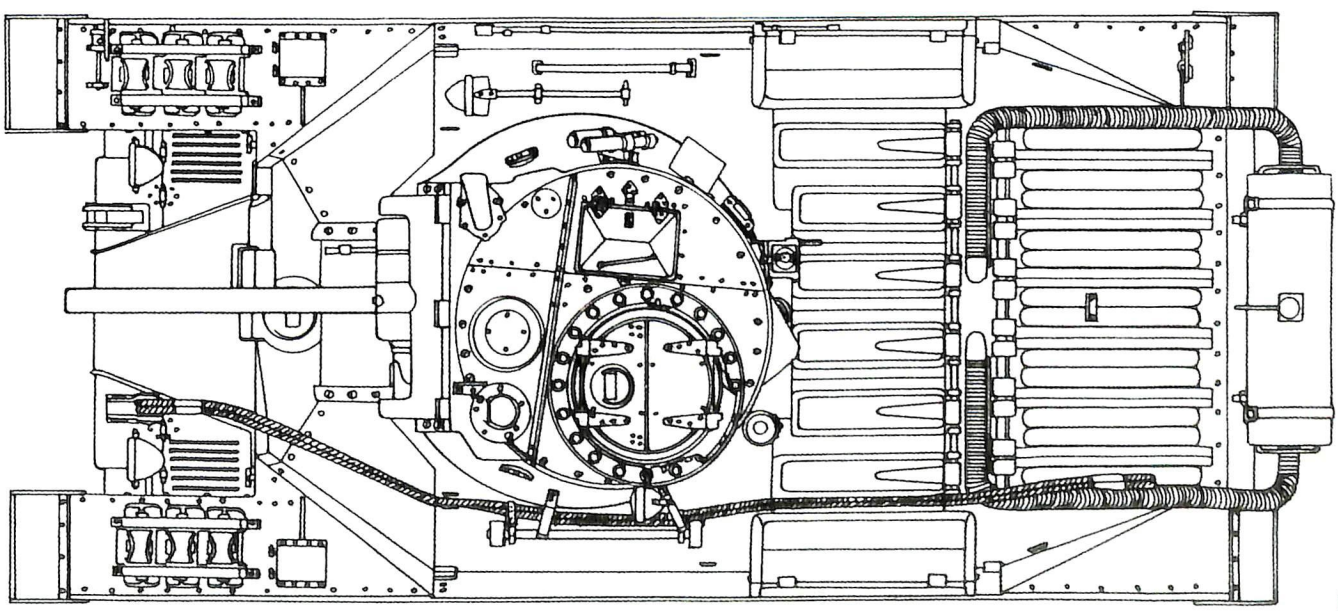
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





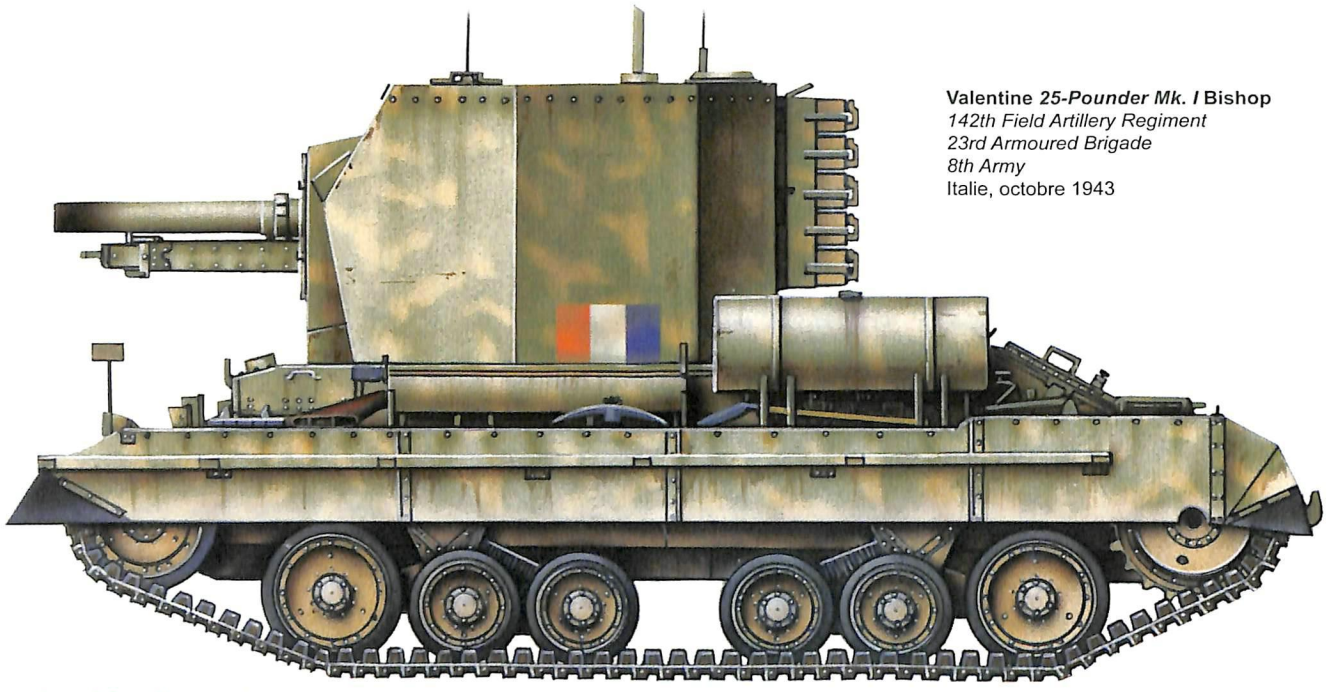




VALENTINE *25-POUNDER MK. I*
BISHOP

Catégorie	Canon automoteur
Constructeurs	Vickers Armstrong, Birmingham Carriage & Wagon, Metropolitan-Cammell
Exemplaires produits	80
Équipage	4

Afin de fournir un appui feu mobile à ses troupes, l'Armée anglaise étudie un canon automoteur devant également faire office de chasseur de chars. La conversion porte sur un Vickers *Infantry Tank Mk. III** Valentine *Mk. II*, car son châssis est robuste, fiable, disponible en grande quantité (700 *Mark II* produits) et, surtout, cette plate-forme est obsolète face aux *Panzer*. Une fois la petite tourelle biplace ôtée, une casemate fixe affichant un blindage de 40 mm est greffée. De forme cubique, elle assure une protection tous azimuts. Considéré comme suffisamment polyvalent, un obusier modèle *Ordnance QF 25-Pdr* (87,6 mm) y est installé. Cette pièce dispose d'un vaste éventail de munitions, allant du perforant – transperçant 60 mm d'acier à 500 mètres – au fumigène, en passant par des explosifs. En août 1941, un démonstrateur est livré. Les résultats encourageants aboutissent à une commande de 100 exemplaires – réduite par la suite à 80 – de l'*Ordnance QF 25-Pdr on Carrier* Valentine *25-Pdr Mk. I*. Baptisés Bishop (« évêques »), ils sont engagés au sein du *121st Field Regiment Royal Artillery* en Égypte dès le mois d'octobre 1942, participant ainsi à la deuxième bataille d'El-Alamein. Peu pratiques du fait de leur casemate étriquée, ils seront remplacés par des automoteurs américains M7 Priest.



Valentine *25-Pounder Mk. I* Bishop
142th Field Artillery Regiment
23rd Armoured Brigade
8th Army
Italie, octobre 1943

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	17,4 t
Longueur	5,64 m
Largeur	2,77 m
Hauteur	3,05 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
40 mm	40 mm	22 mm

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
30 mm	30 mm	30 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	24 km/h
Tout-terrain	14 km/h
Autonomie	
Sur route	177 km
Tout-terrain	105 km
Pente	32°
Obstacle vertical	0,83 m
Tranchée	0,30 m
Gué	2,28 m

ARMEMENT

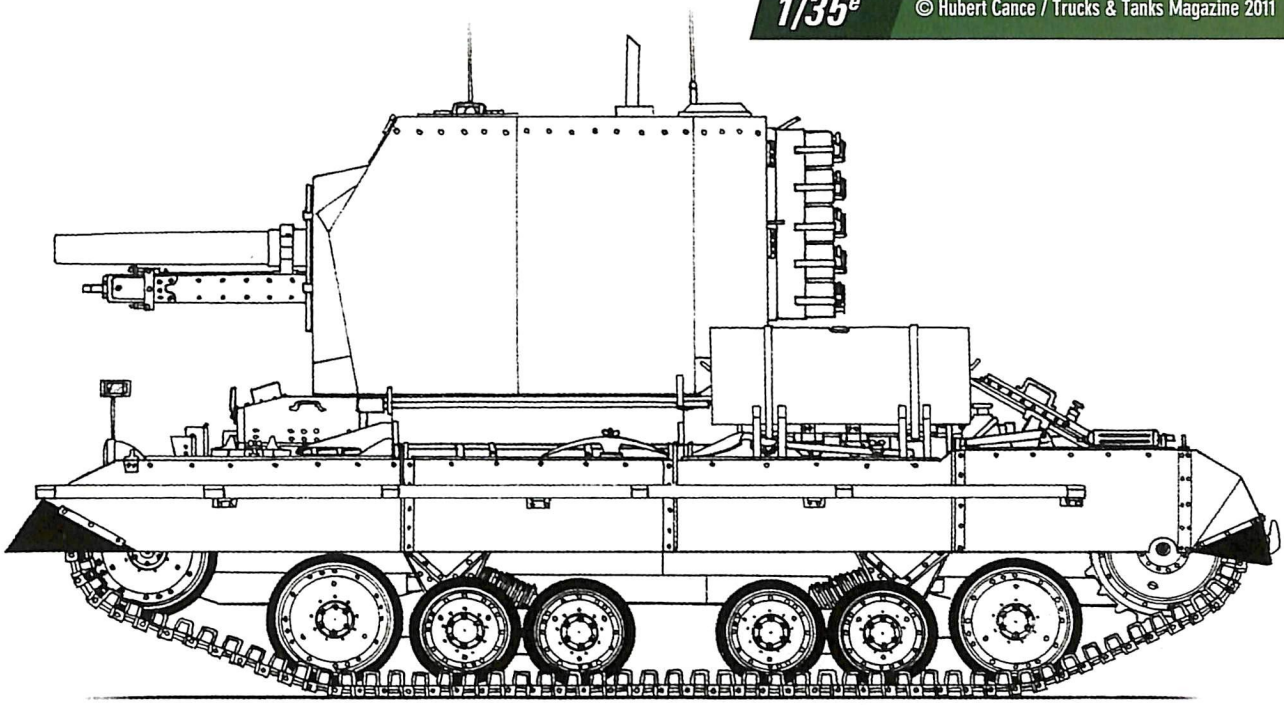
Principal	*QF 25-Pdr Mk. I L/28* (87,6 mm)
Munitions	32 projectiles
Secondaire	1 fusil-mitrailleur Bren de 7,7 mm
Munitions	600 projectiles de 7,7 mm

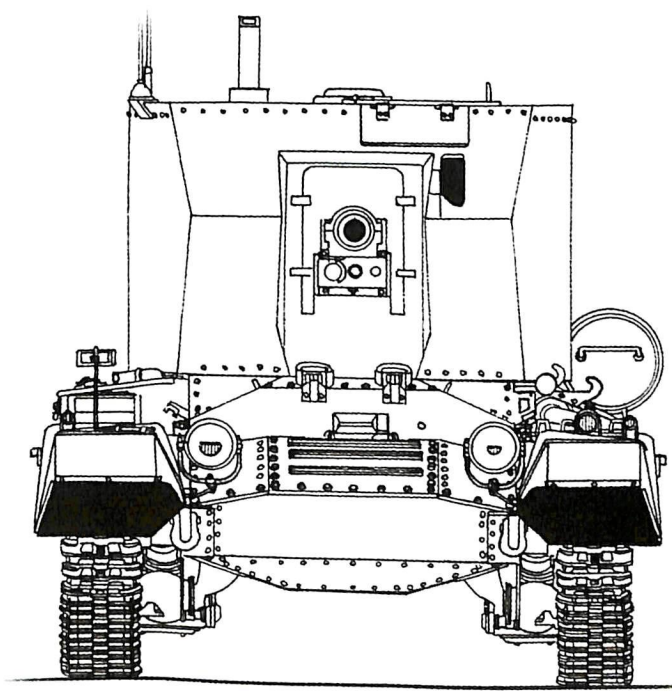
MOTORISATION & RADIO

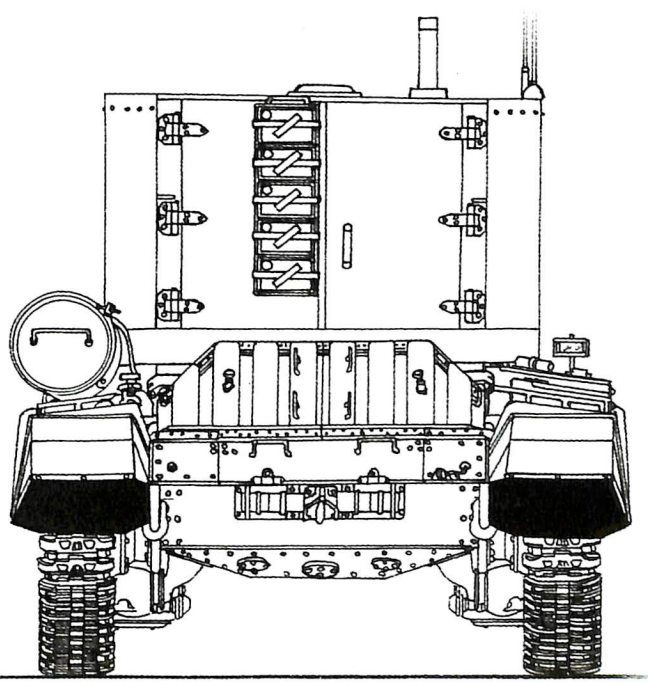
Moteur	6 cylindres diesel AEC A190
Puissance	131 cv à 1 800 tr/min
Radio	*N°. 19*

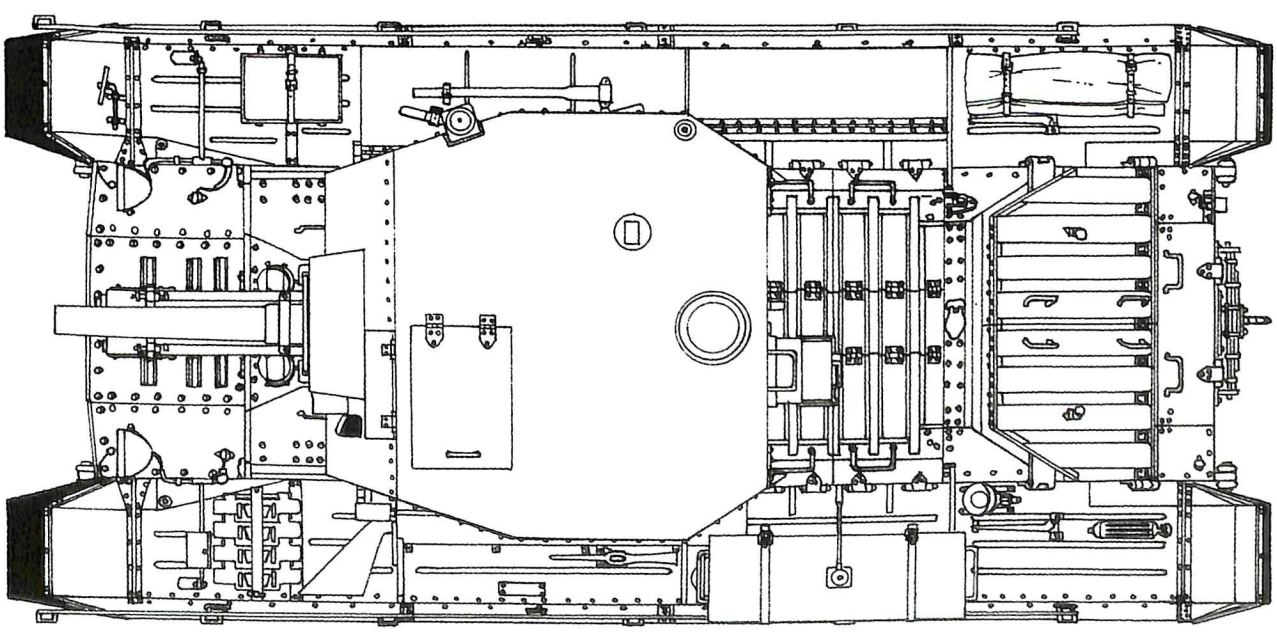
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





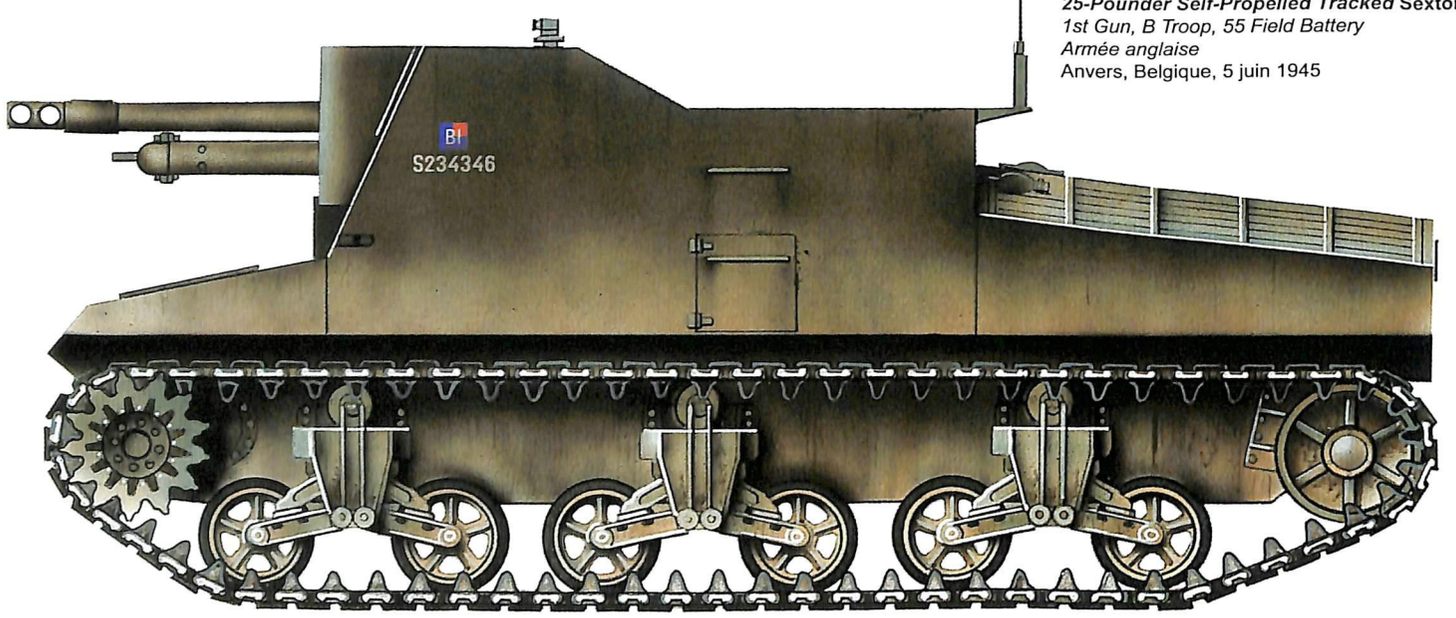




25-POUNDER SELF-PROPELLED TRACKED SEXTON I

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Montreal Locomotive Works
Exemplaires produits	2 150
Équipage	6

Dès le mois de mars 1942, l'Armée canadienne décide d'équiper ses divisions d'un régiment d'artillerie automotrice. La Direction de l'artillerie indique qu'elle a choisi pour base le Ram II, un char développé depuis janvier 1941 en reprenant des éléments du *Medium Tank* M3 Lee/Grant. Sa tourelle est remplacée par une casemate ouverte sur le dessus dans laquelle est installé un obusier de *25-Pdr* (87,6 mm). Le 5 novembre 1942, le prototype part pour l'Angleterre en vue d'évaluations. Convaincue, Londres annule une commande de M7 Priest à son profit. Au cours de sa carrière, des modifications sont apportées au Sexton (Sacristain). Ainsi, une protection est rajoutée à l'extrémité extérieure du cylindre de recul, le bouclier du *25-Pdr* est redessiné, le siège du pointeur est revu de manière à faciliter l'accès aux 72 projectiles stockés sous le plancher, des rangements sont montés sur la plage-moteur pour accueillir les affaires des servants. De plus, le dossier du siège du pilote est blindé pour faire échec aux attaques aériennes. Un crochet d'attelage et un chargeur de batterie auxiliaire seront ensuite ajoutés à l'arrière. Enfin, un haut-parleur est positionné à l'intérieur du compartiment. La majorité de ces améliorations est effectuée à compter du 125e exemplaire. De ce fait, les engins produits antérieurement prennent la dénomination de Sexton I puis Sexton II pour les suivants.



***25-Pounder Self-Propelled Tracked* Sexton I**
1st Gun, B Troop, 55 Field Battery
Armée anglaise
Anvers, Belgique, 5 juin 1945

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	25,8 t
Longueur	6,12 m
Largeur	2,71 m
Hauteur	2,44 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
19 mm	12,7 mm	12,7 mm

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
76,2 mm	63,5 mm	38,1 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	41 km/h
Tout-terrain	19 km/h
Autonomie	
Sur route	290 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	35°
Obstacle vertical	0,61 m
Tranchée	1,88 m
Gué	1,17 m

ARMEMENT

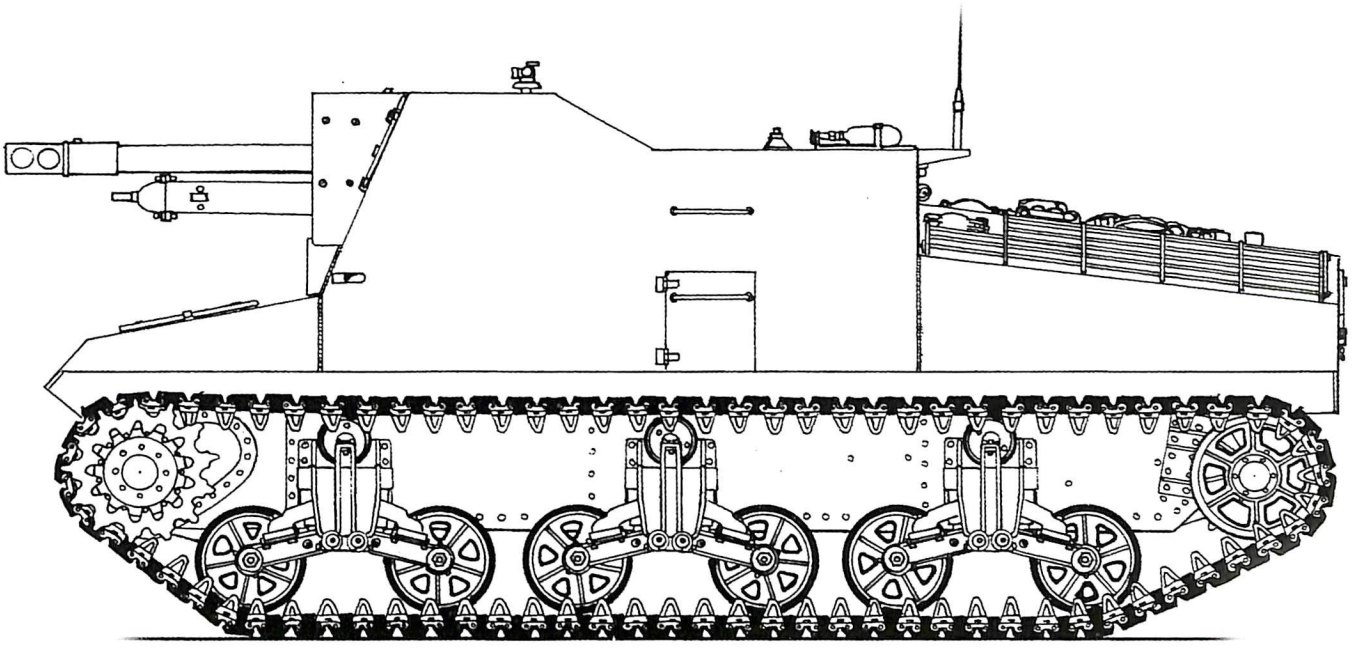
Principal	*Ordnance QF 25-Pdr 'C' Mk. III* (87,6 mm)
Munitions	106 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses *.303* (7,7 mm) Bren LMG
Munitions	1 150 projectiles

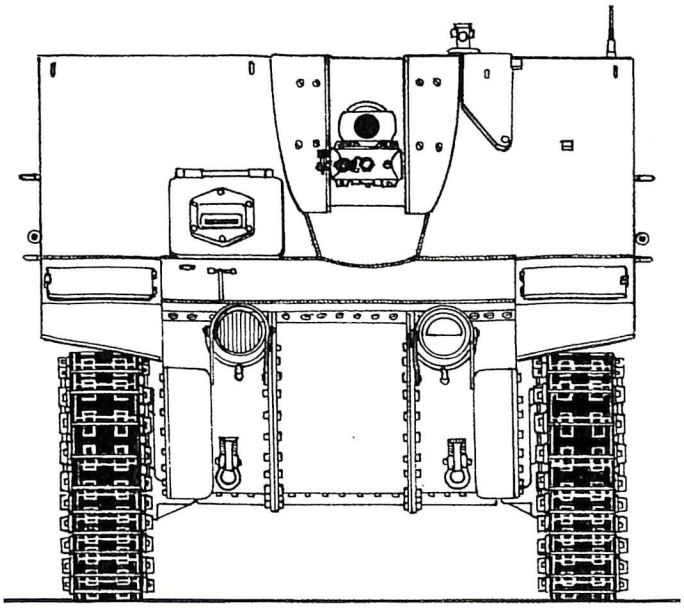
MOTORISATION & RADIO

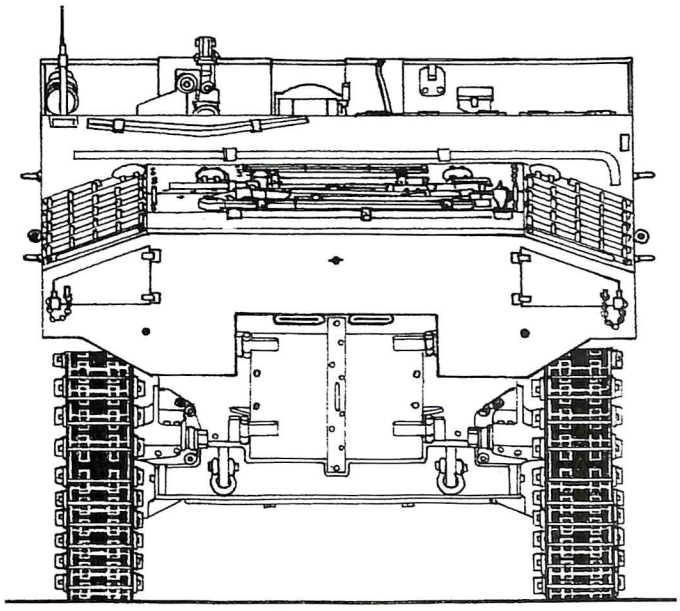
Moteur	9 cylindres radial essence Continental
Puissance	400 cv à 2 400 tr/min
Radio	*N° 19 Wireless Set*

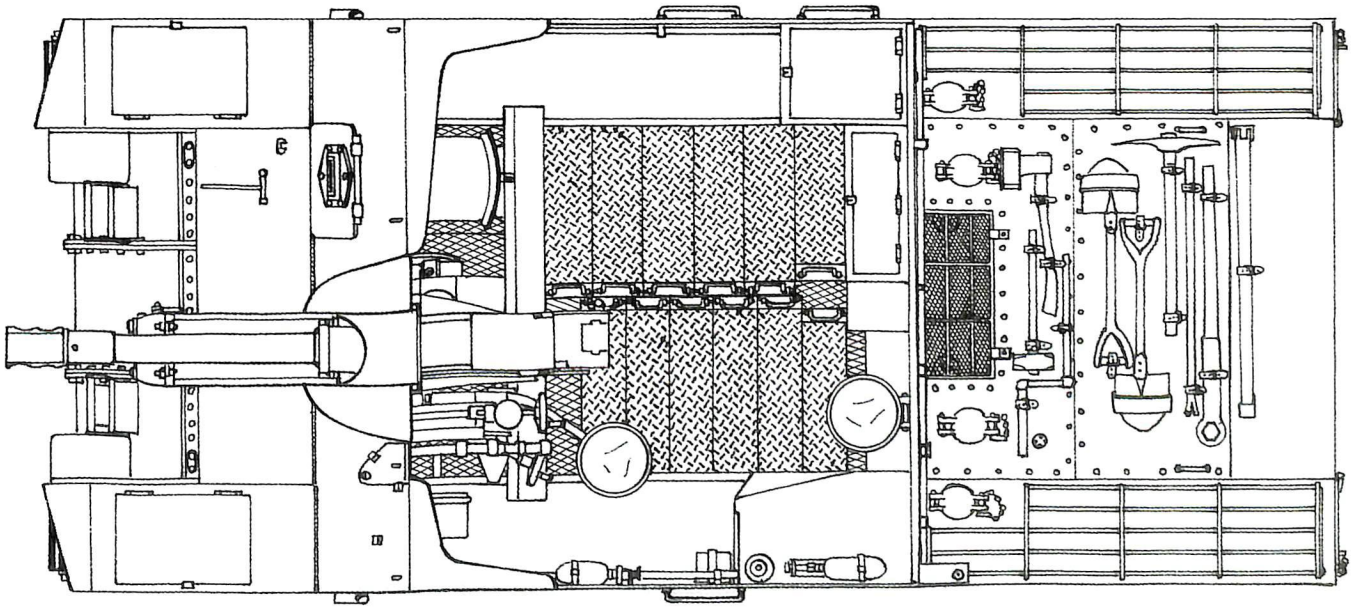
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



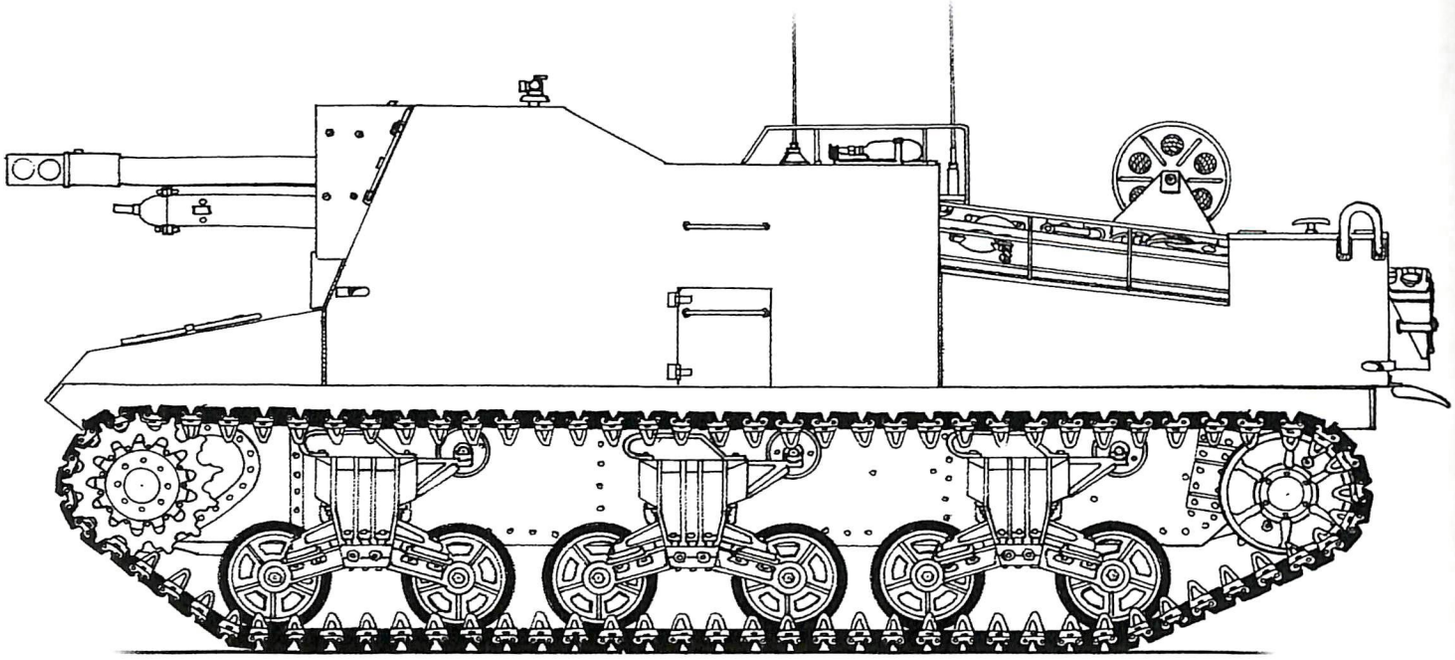


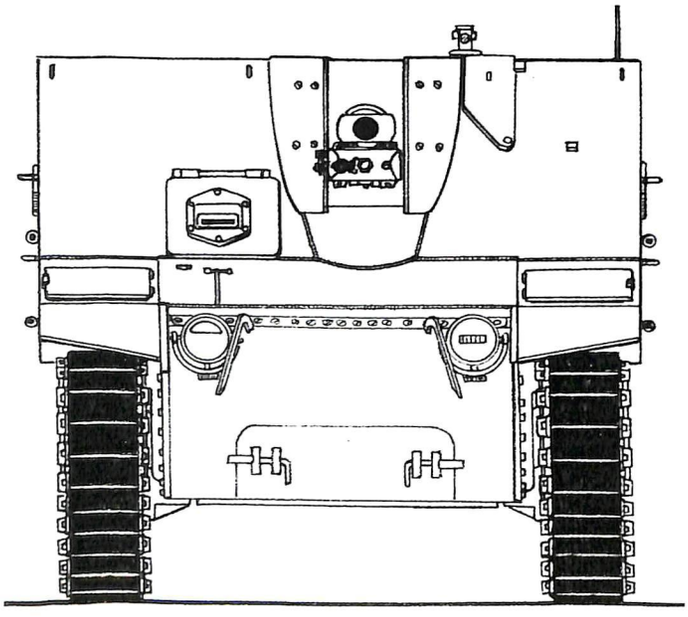


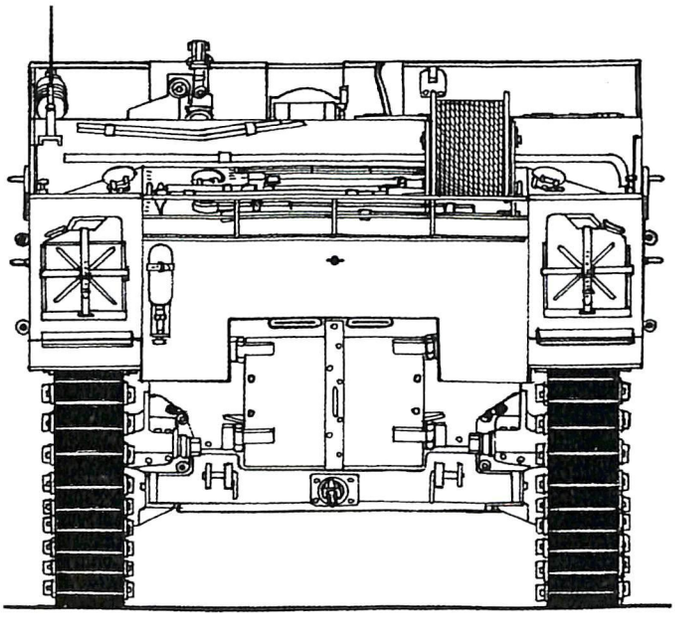


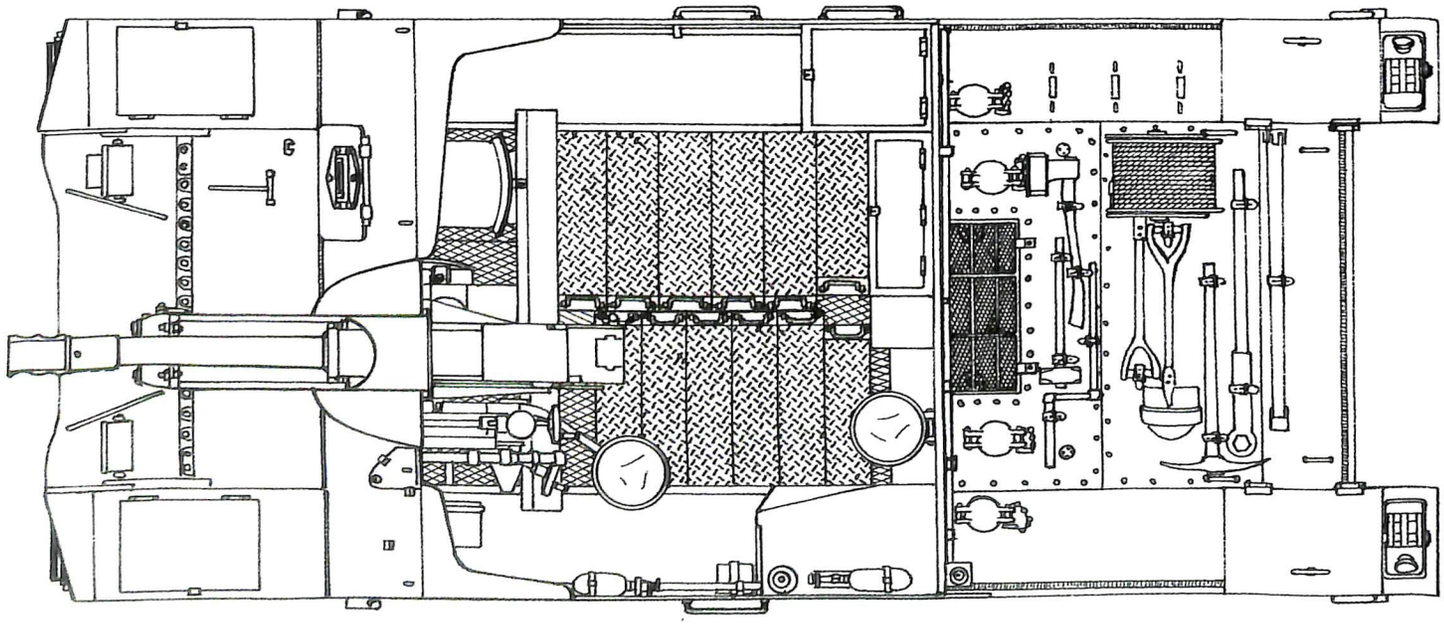
25-POUNDER SELF-PROPELLED TRACKED SEXTON II 1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



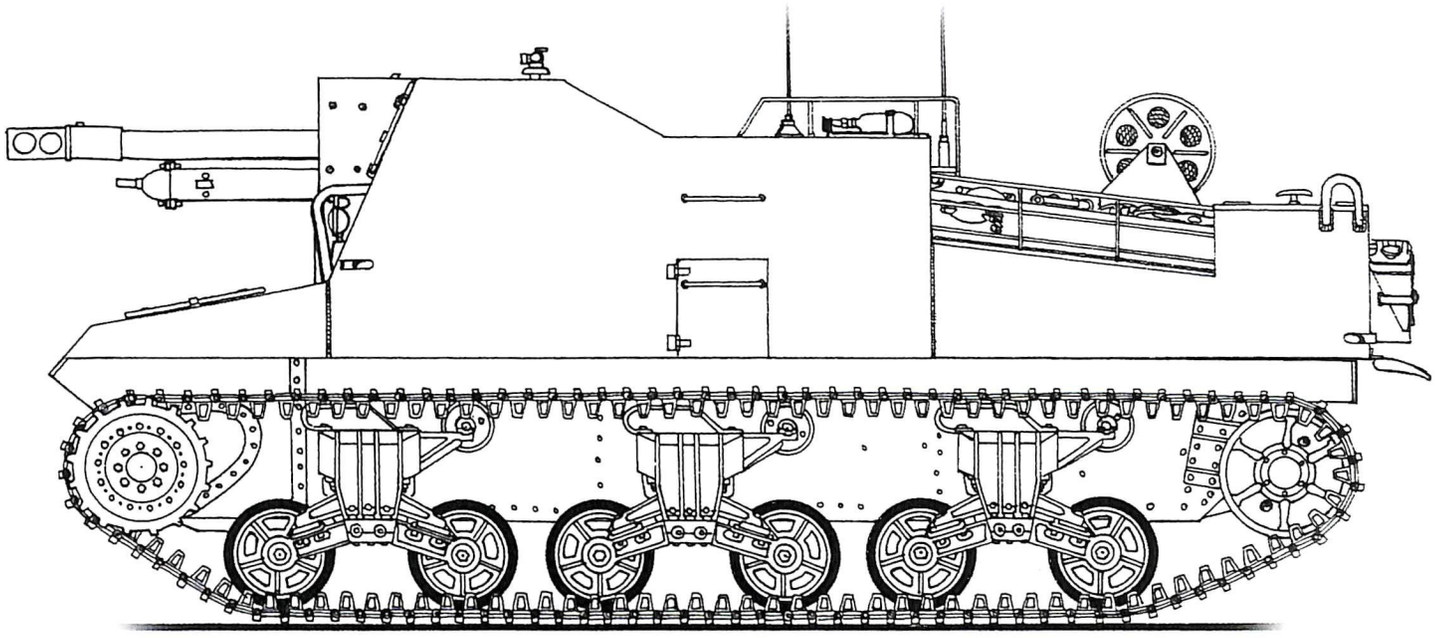


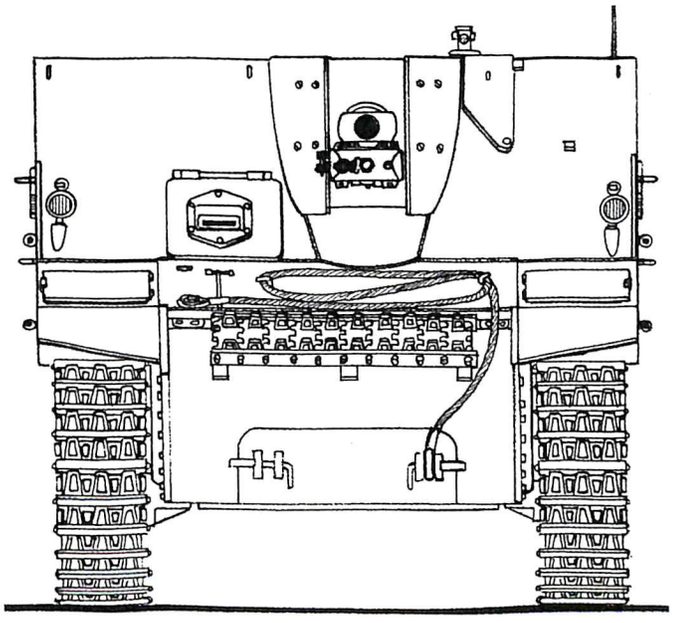


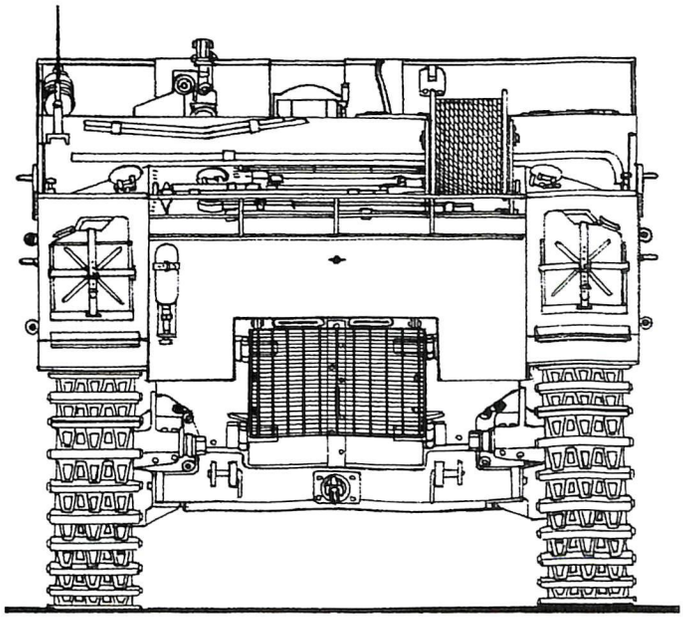


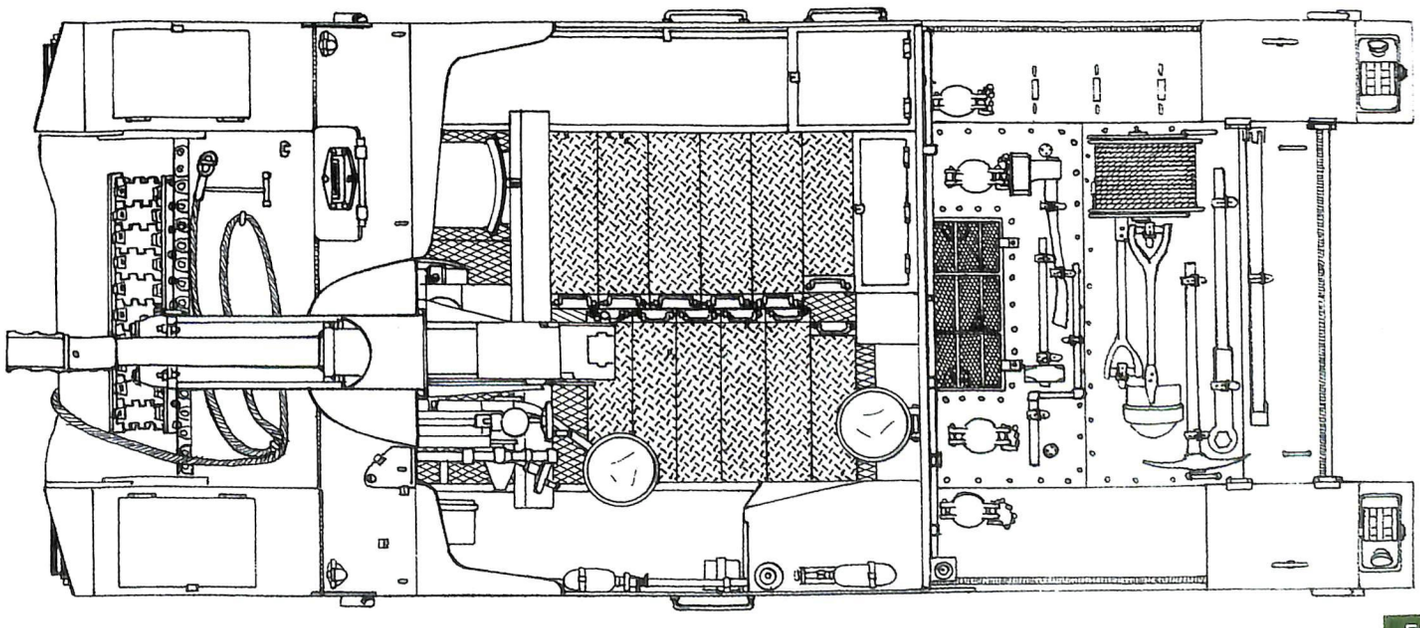
25-POUNDER SELF-PROPELLED TRACKED SEXTON II – LATE 1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







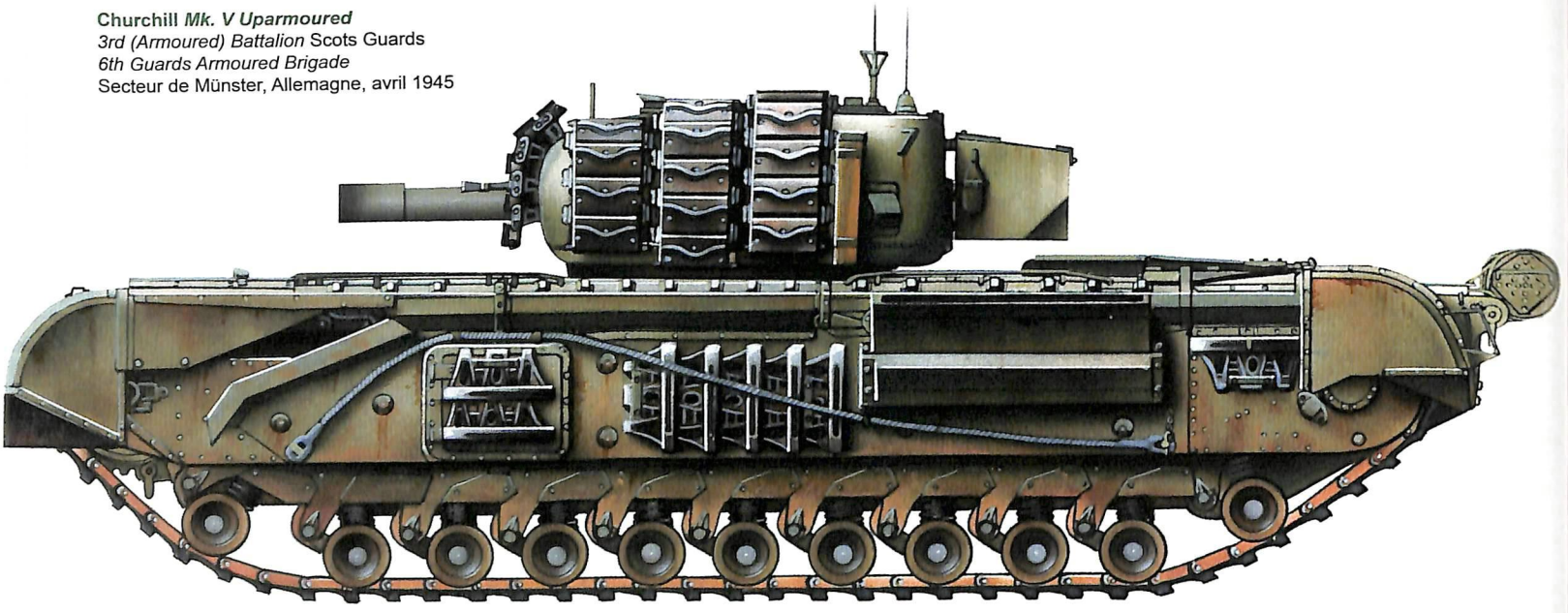


A22 *INFANTRY TANK MK. IV*
CHURCHILL *MK. V*

Catégorie	Char d'appui
Constructeurs	Dennis Bros, GRCW, Newton Chambers, Metropolitan-Cammell, Charles Roberts, Leyland, Beyer-Peacock, Vauxhall Motors Ltd
Exemplaires produits	241
Équipage	5

Comme leurs prédécesseurs, les A22 *Infantry Tanks Mk. IV* Churchill possèdent leurs variantes *CS* (*Close Support*). Ainsi, le Churchill *Mk. II CS* est équipé d'un canon de *2-Pdr* (40 mm) placé en casemate et d'un obusier de *QF 3-inch Howitzer* (76,2 mm) en tourelle. Parfois désigné Churchill II, l'engin n'est construit qu'en nombre limité. Par ailleurs, des photographies montrent un *Mark I* muni d'un *3-inch Howitzer* en lieu et place du tube de *2-Pdr* (40 mm) de tourelle. Cette mouture équipée de deux obusiers de 76,2 mm ne doit pas être confondue avec le Churchill *Mark II CS*. L'A22 *Infantry Tank Mk. IV* Churchill *Mk. V* est une conversion, pourvue d'un *Ordnance QF 95-mm Howitzer*, des Churchill *Mk. III* à tourelle soudée et des Churchill *Mk. IV* à tourelle moulée. La dotation en munitions, séparées en deux fardeaux, s'élève à 47 coups. Le Churchill *Mk. VIII* est une modification, avec également un obusier de 95 mm, d'un Churchill *Mk. VII*. Ce dernier, parfois désigné Churchill « lourd », voit son blindage maximal passer de 102 mm à 152 mm. Contrairement à ses prédécesseurs dits « composite », le *Mark VII* intègre une nouvelle tourelle moulée de plus grande dimension, pourvue d'un tourelleau pour le chef de char. Sa caisse est désormais moulée. Auparavant carrées, les trappes sont maintenant de forme circulaire.

Churchill *Mk. V Uparmoured*
3rd (Armoured) Battalion Scots Guards
6th Guards Armoured Brigade
Secteur de Münster, Allemagne, avril 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	39 t
Longueur	7,54 m
Largeur	3,25 m
Hauteur	2,49 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
89 mm	89 mm	89 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
89 mm	76 mm	64 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
102 mm	76 mm	64 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	26 km/h
Tout-terrain	14 km/h
Autonomie	
Sur route	259 km
Tout-terrain	154 km
Pente	34°
Obstacle vertical	0,76 m
Tranchée	3,05 m
Gué	1,02 m

ARMEMENT

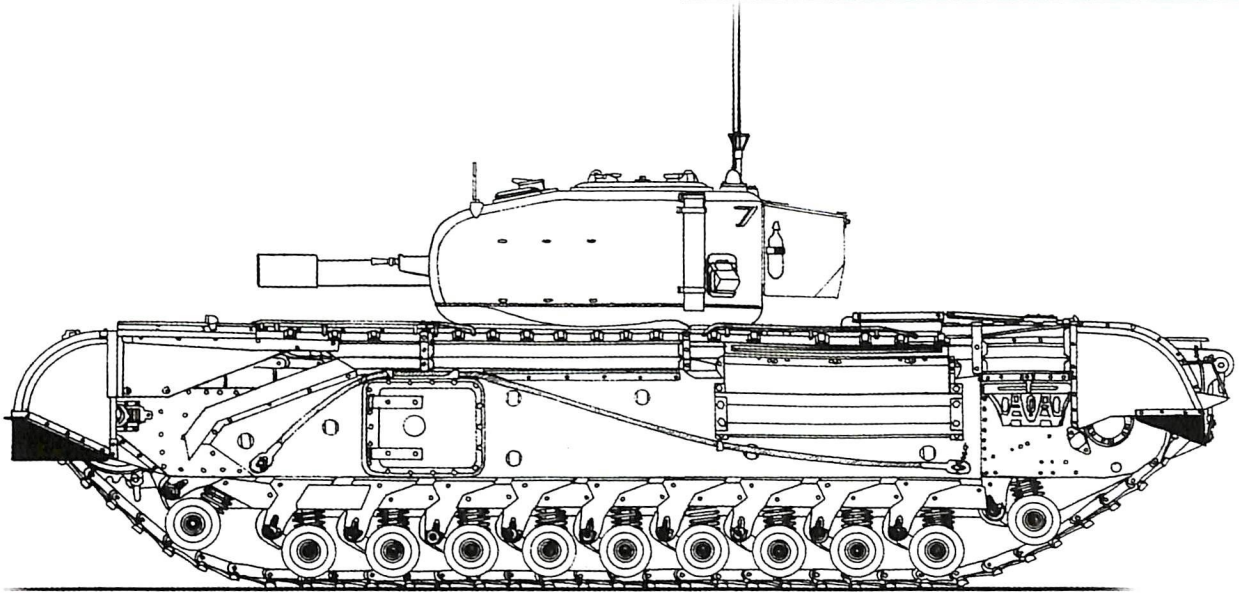
Principal	*Ordnance QF 95-mm Howitzer*
Munitions	47 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses Besa de 7,92 mm 1 mitrailleuse AA Bren de 7,7 mm 1 lance-grenades de *2 inch*
Munitions	6 925 projectiles de 7,92 mm 600 projectiles de 7,7 mm 30 grenades

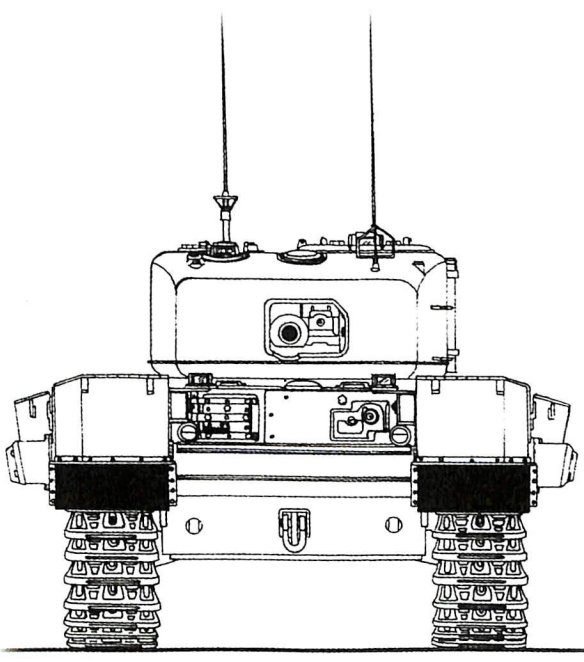
MOTORISATION & RADIO

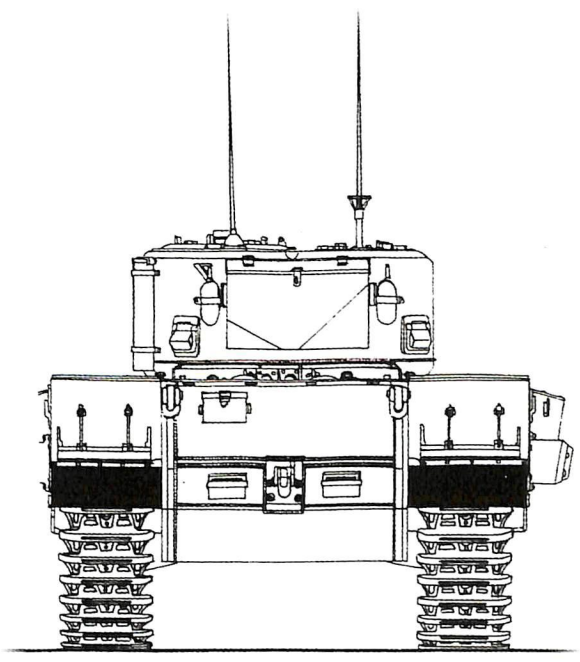
Moteur	2 x 6 cylindres essence Bedford
Puissance	350 cv à 2 200 tr/min
Radio	*No. 19*

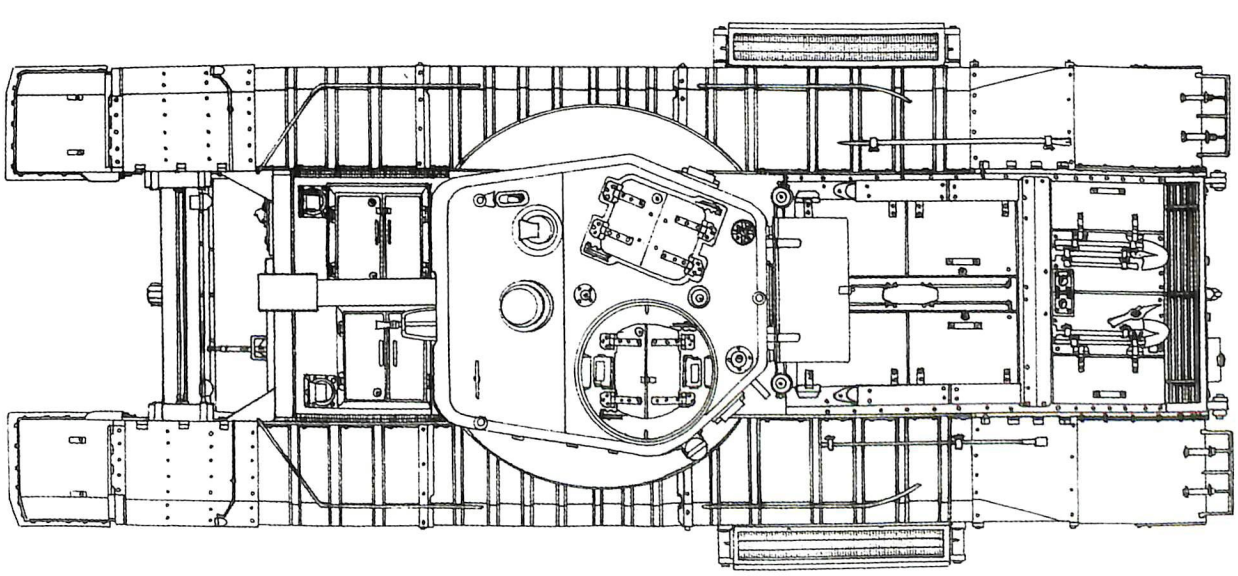
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



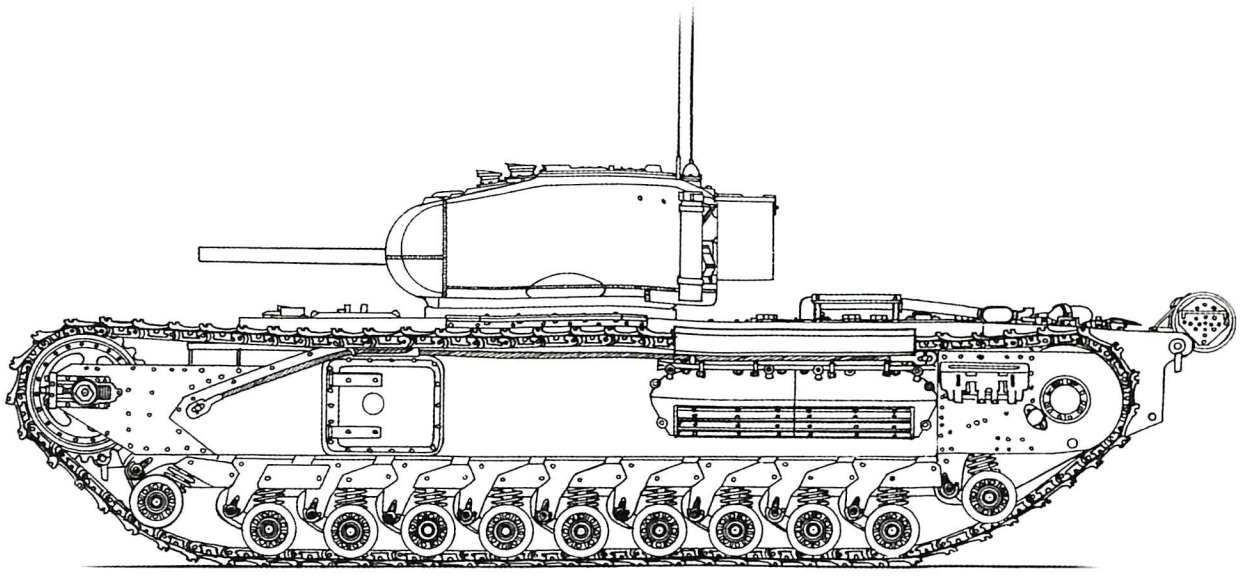


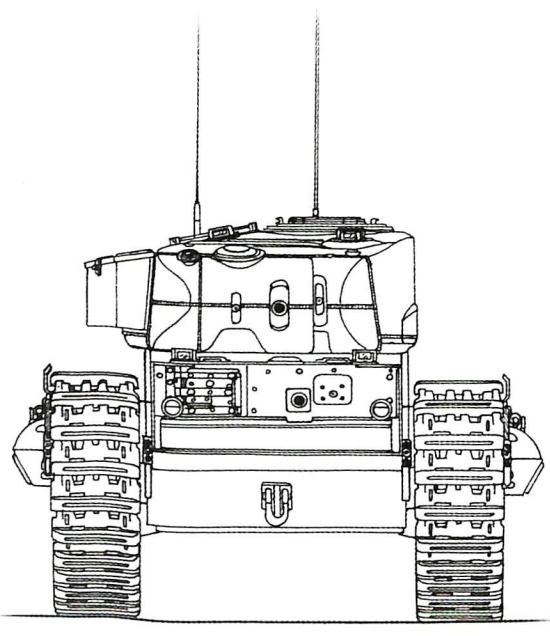


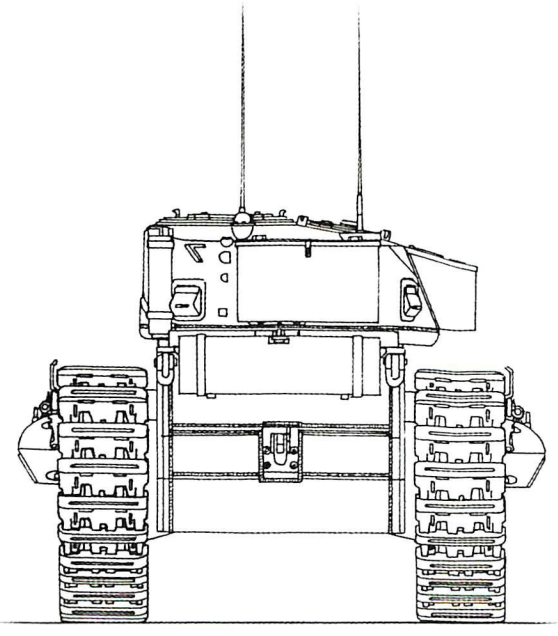


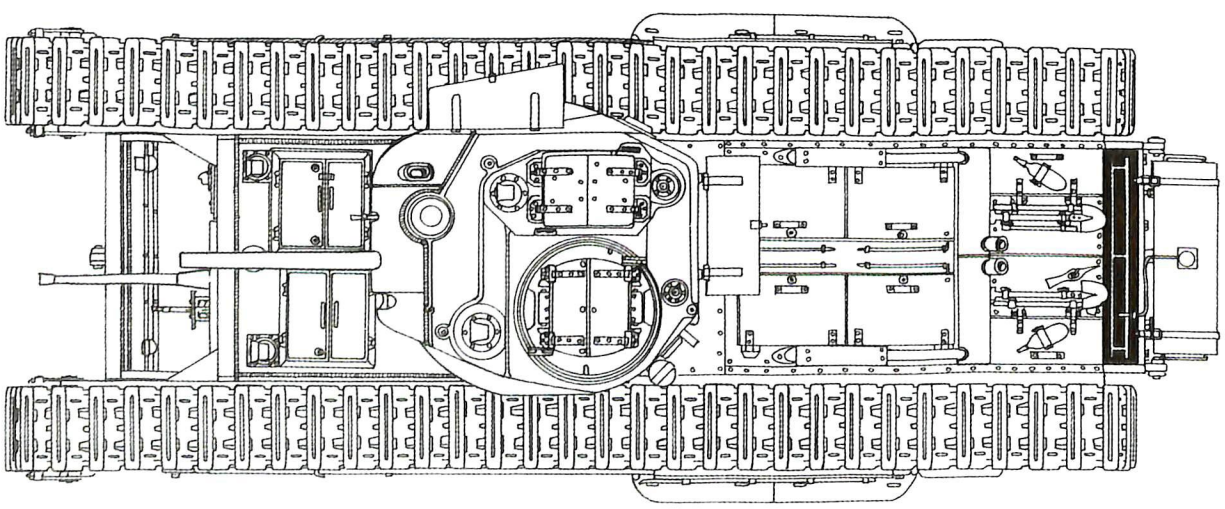
A22 *INFANTRY TANK MK. IV* CHURCHILL *MK. II CS* 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011



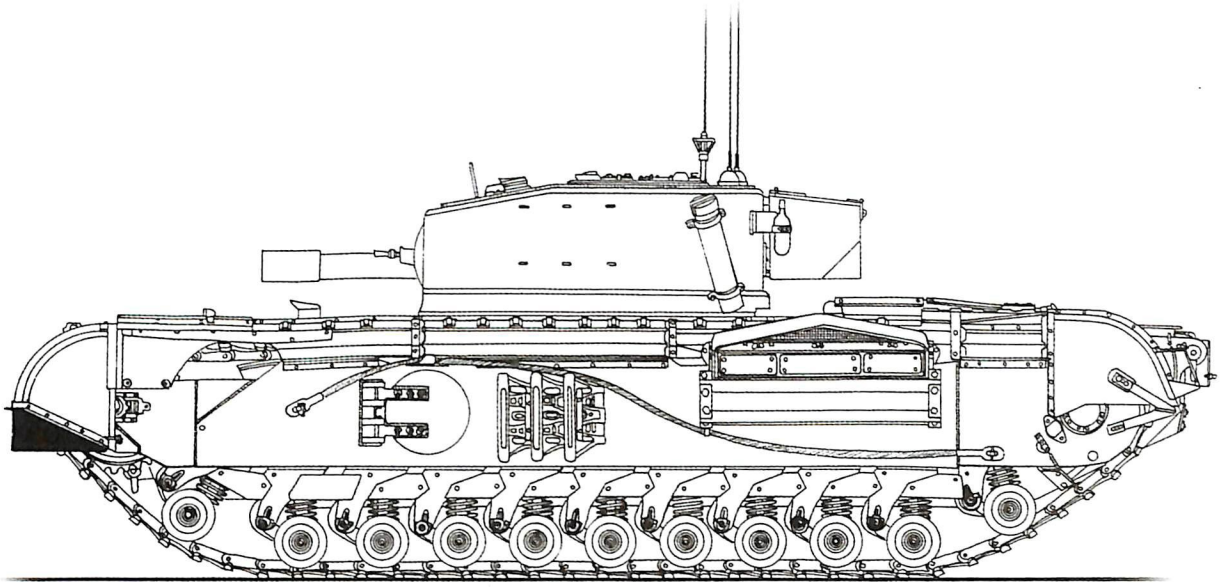


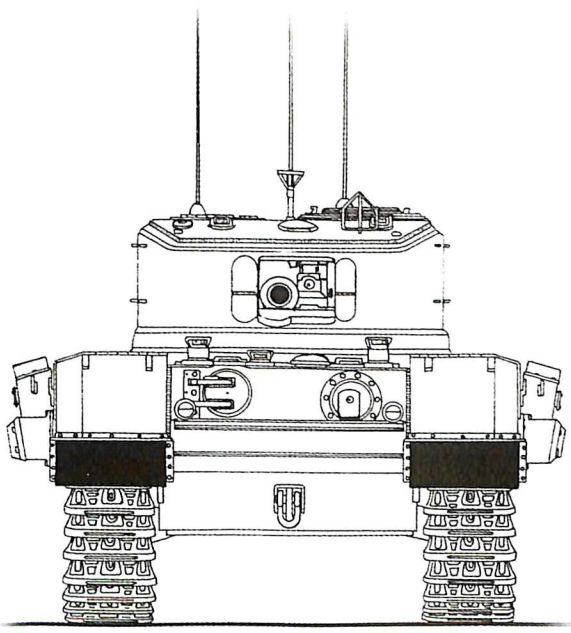


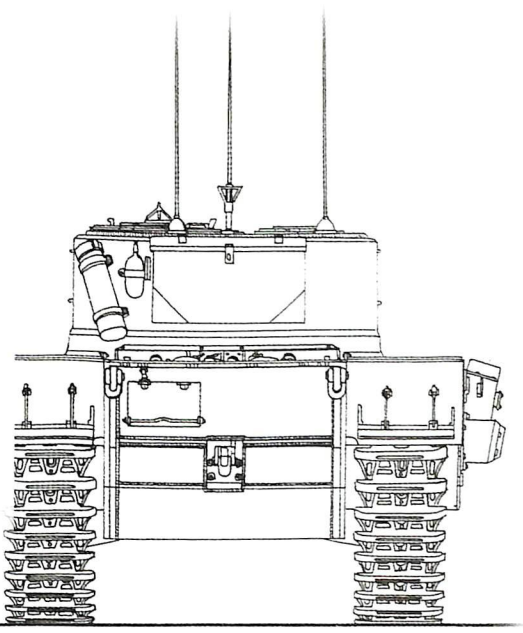


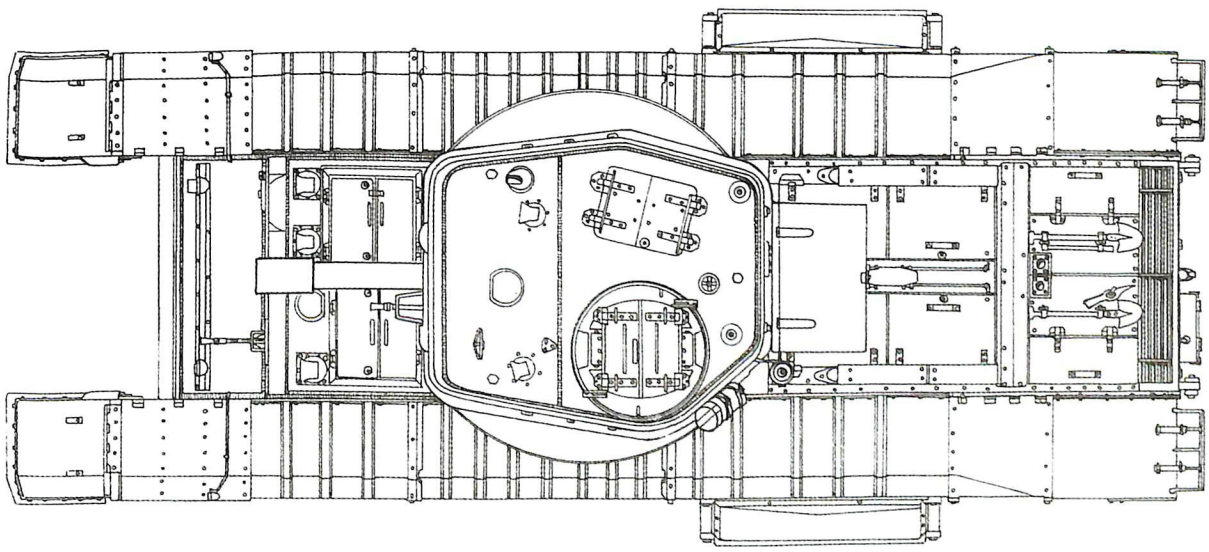
A22 INFANTRY TANK MK. IV CHURCHILL MK. VIII 1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







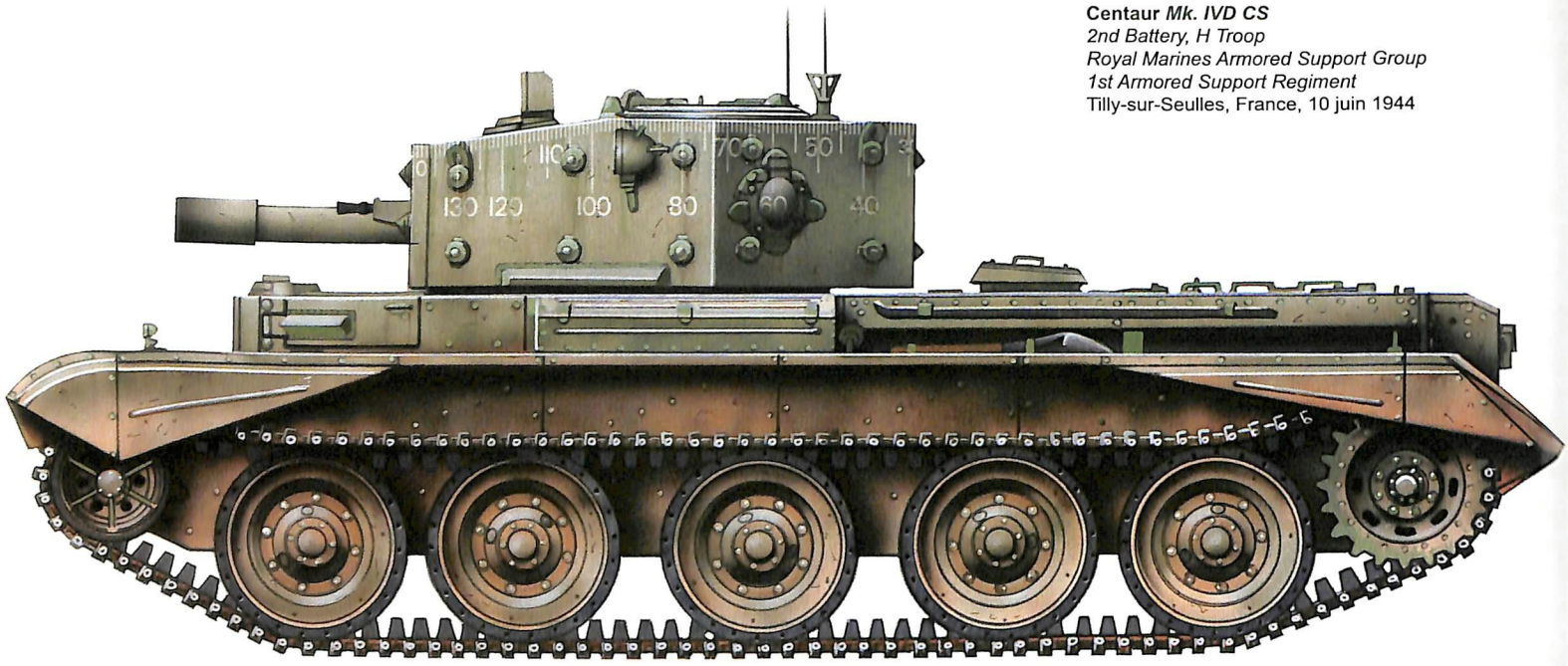


A27L *CRUISER TANK MK. VIII*
CENTAUR *MK. IVD CS*

Catégorie	Char d'appui
Constructeur	Leyland.
Exemplaires produits	114
Équipage	5

La mise en service des *Cruiser Tanks Mark VIII* Cromwell (A27M) permet à l'Armée britannique de convertir des A27L *Cruiser Tanks Mark VIII* Centaur *Mk. IVD* en engins d'appui destinés à opérer au plus près de la ligne de front. Pour ce faire, le canon d'origine est remplacé par un obusier *Ordnance QF 95-mm Howitzer.* Référencé *CS*, pour *Close Support*, ce char embarque 51 projectiles explosifs. L'A27L *Cruiser Tank Mk. IVD CS* est le seul Centaur à avoir vu le combat. 80 exemplaires sont notamment déployés durant la bataille de Normandie, en juin 1944, au sein du *Royal Marines Armoured Support Group*. Pour faciliter le débarquement sur les plages françaises, les caisses sont équipées de kits destinés à empêcher l'eau de pénétrer dans le compartiment de combat. La motorisation de l'engin est assurée par un 12 cylindres essence Liberty développant 395 chevaux. En outre, une version d'appui du Cromwell est également alignée : le *Cruiser Tank Mark VIII* Cromwell (A27M) *Mark VI CS*, lui aussi muni de l'obusier court de 95 mm. Les 341 exemplaires produits sont propulsés par le V12 essence Meteor de 600 chevaux, dérivé de celui officiant sur le Spitfire.

Centaur *Mk. IVD CS*
2nd Battery, H Troop
Royal Marines Armored Support Group
1st Armored Support Regiment
Tilly-sur-Seulles, France, 10 juin 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	27,5 t
Longueur	6,35 m
Largeur	2,91 m
Hauteur	2,49 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
64 mm	64 mm	57 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
57 mm	43 mm	32 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
64 mm	46 mm	25 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	43 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	266 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	25°
Obstacle vertical	0,91 m
Tranchée	2,26 m
Gué	1,22 m

ARMEMENT

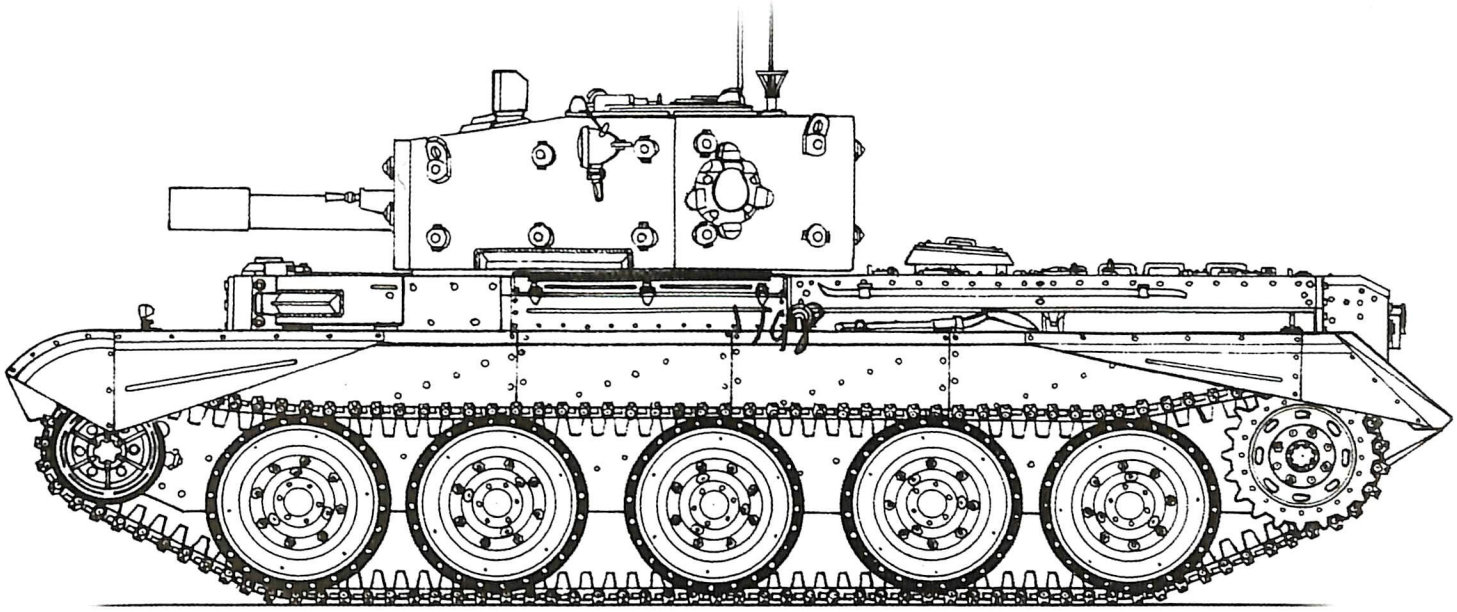
Principal	*Ordnance QF 95-mm Howitzer*
Munitions	51 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses Besa de 7,92 mm 2 mitrailleuses Vickers AA de *.303* (7,7 mm)
Munitions	4 950 projectiles de 7,92 mm 2 000 projectiles de 7,7 mm

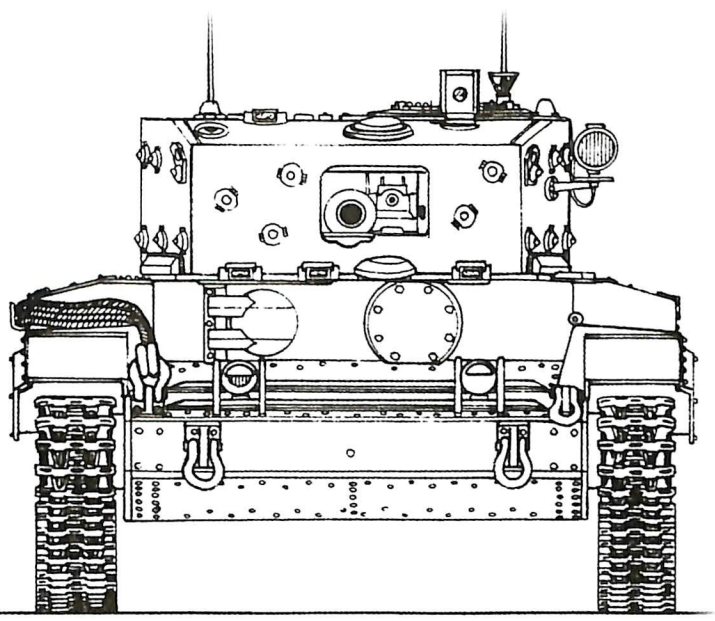
MOTORISATION & RADIO

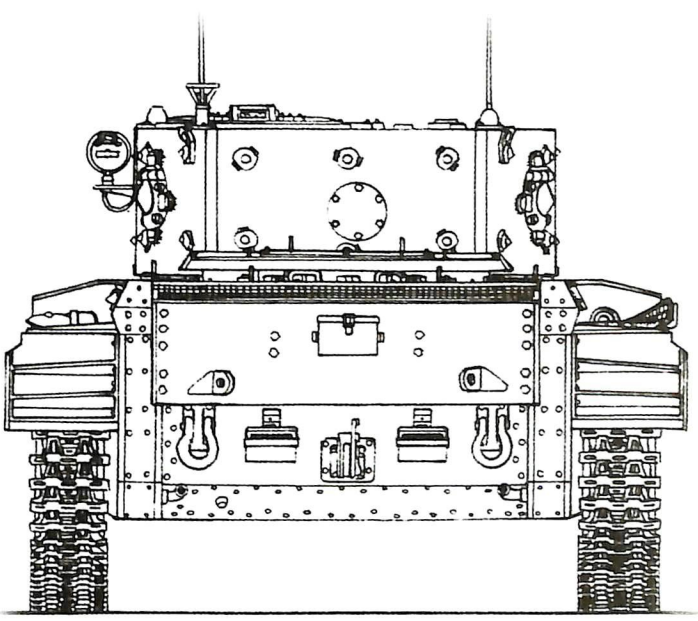
Moteur	12 cylindres en V essence Nuffield Liberty
Puissance	395 cv
Radio	*No. 19*

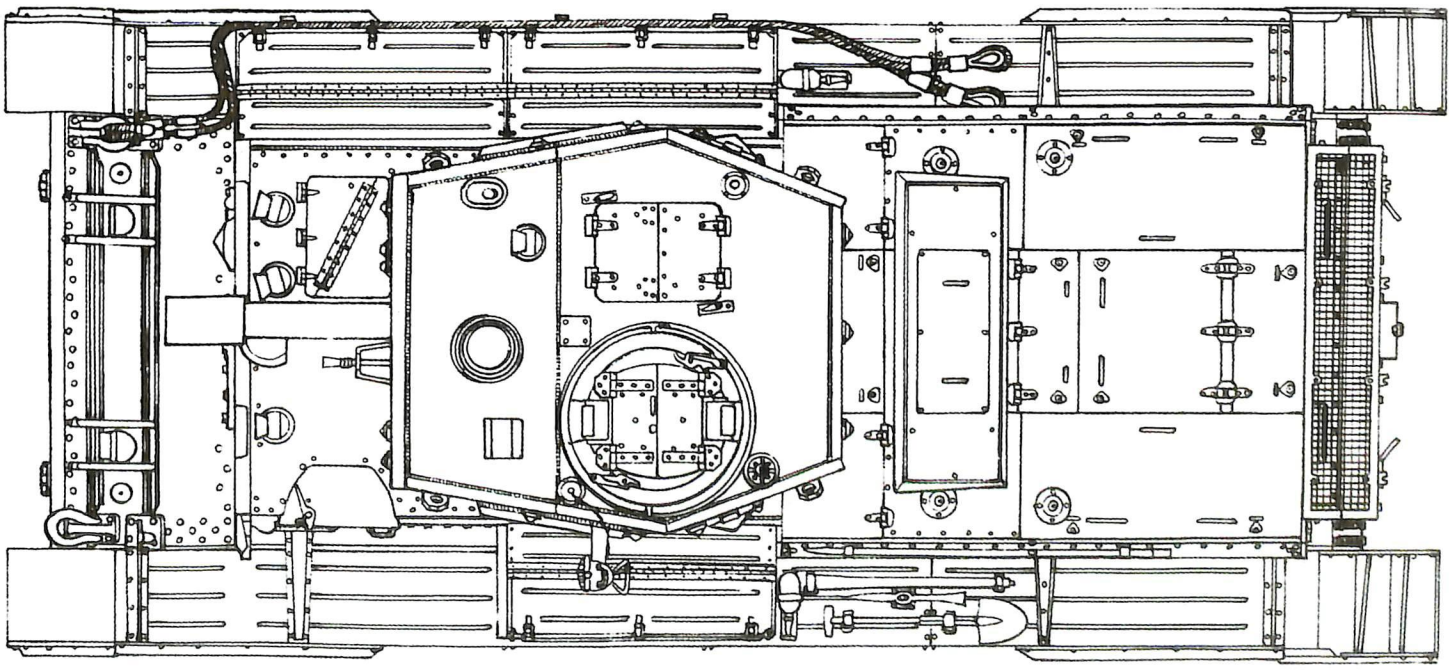
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





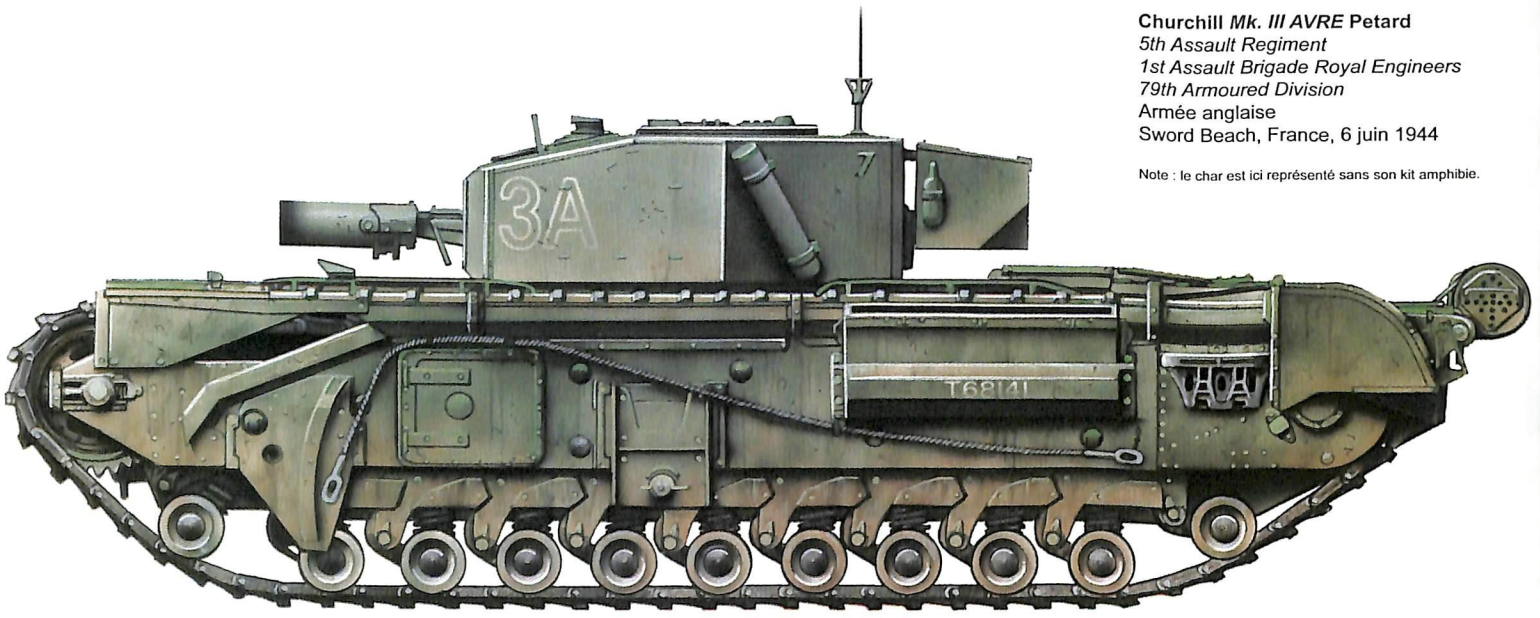




A22 *INFANTRY TANK MK. IV*
CHURCHILL *MK. III AVRE* PETARD

Catégorie	Char d'appui
Constructeurs	Dennis Bros, GRCW, Newton Chambers, Metropolitan-Cammell, Charles Roberts, Leyland.
Exemplaires produits	n.c.
Équipage	5/6

Les tubes de 75 mm des Sherman et autres Churchill de base ne sont pas prévus pour venir à bout des bunkers. Les sapeurs anglais sont donc dans l'obligation de s'approcher des objectifs avec des engins de démolition. De manière à réduire la vulnérabilité des équipes du génie, un mortier Spigot de 290 mm, capable d'expédier une charge de 20 kg dont 13 d'explosif, est greffé dans la tourelle d'un Churchill *Mark III*. De ce fait, son aménagement interne est revu et les trappes du second pilote sont remplacées par une plaque soudée dotée d'un orifice à couvercle coulissant permettant le ravitaillement en projectiles. Surnommée *Flying Dustbins* (poubelle volante), la munition de l'*Armoured Vehicle Royal Engineers* (AVRE) Petard possède une portée théorique de 200 mètres, ramenée à 50 mètres en pratique. La puissance de la « poubelle volante » est suffisante pour volatiliser une maison, et un blockhaus ne peut résister à plusieurs coups directs. Toutefois, le système de chargement rend l'utilisation du Petard assez périlleuse : le radio-mitrailleur doit effectivement sortir pour « enfourner » une nouvelle cartouche. Par ailleurs, cette procédure ralentit la cadence de tir théorique de 2 à 3 coups par minute. Le Petard n'emporte que 26 à 31 coups, mais cette dotation limitée est compensée par le pouvoir explosif des *Flying Dustbins*.



Churchill *Mk. III AVRE* Petard
5th Assault Regiment
1st Assault Brigade Royal Engineers
79th Armoured Division
Armée anglaise
Sword Beach, France, 6 juin 1944

Note : le char est ici représenté sans son kit amphibie.

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	40 t
Longueur	7,67 m
Largeur	3,25 m
Hauteur	2,79 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
89 mm	89 mm	89 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
89 mm	89 mm	64 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
102 mm	76 mm	64 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	26 km/h
Tout-terrain	14 km/h
Autonomie	
Sur route	259 km
Tout-terrain	154 km
Pente	34°
Obstacle vertical	0,76 m
Tranchée	3,05 m
Gué	1,02 m

ARMEMENT

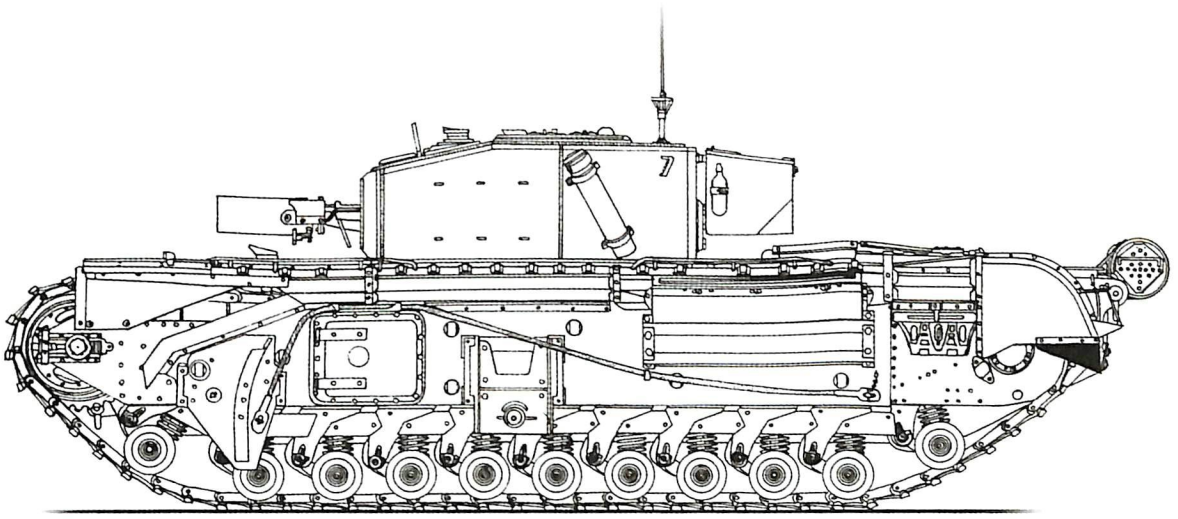
Principal	Mortier Spigot de 290 mm
Munitions	26 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses Besa de 7,92 mm
Munitions	6 925 projectiles de 7,92 mm

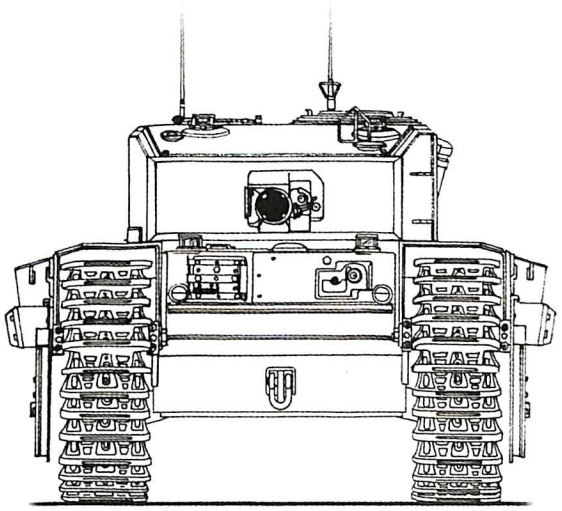
MOTORISATION & RADIO

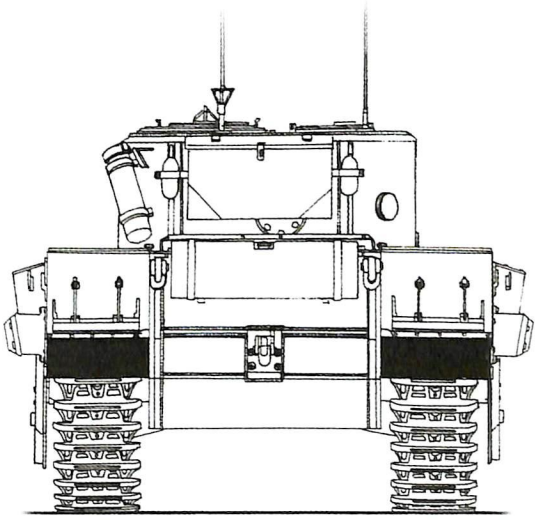
Moteur	2 x 6 cylindres essence Bedford
Puissance	350 cv à 2 200 tr/min
Radio	*No. 19*

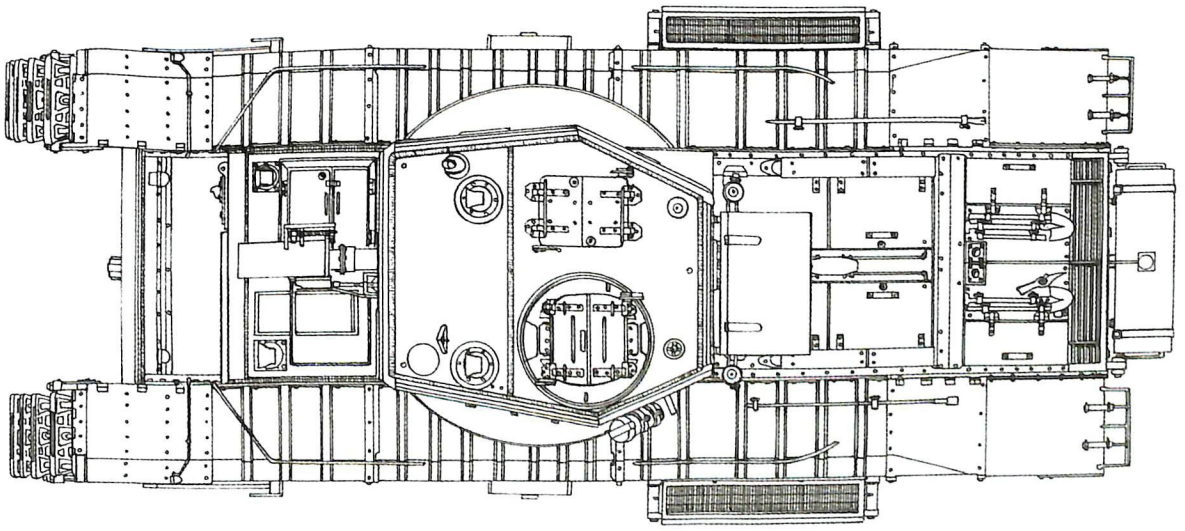
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011





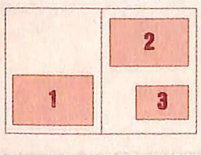




CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI SOVIETIQUES

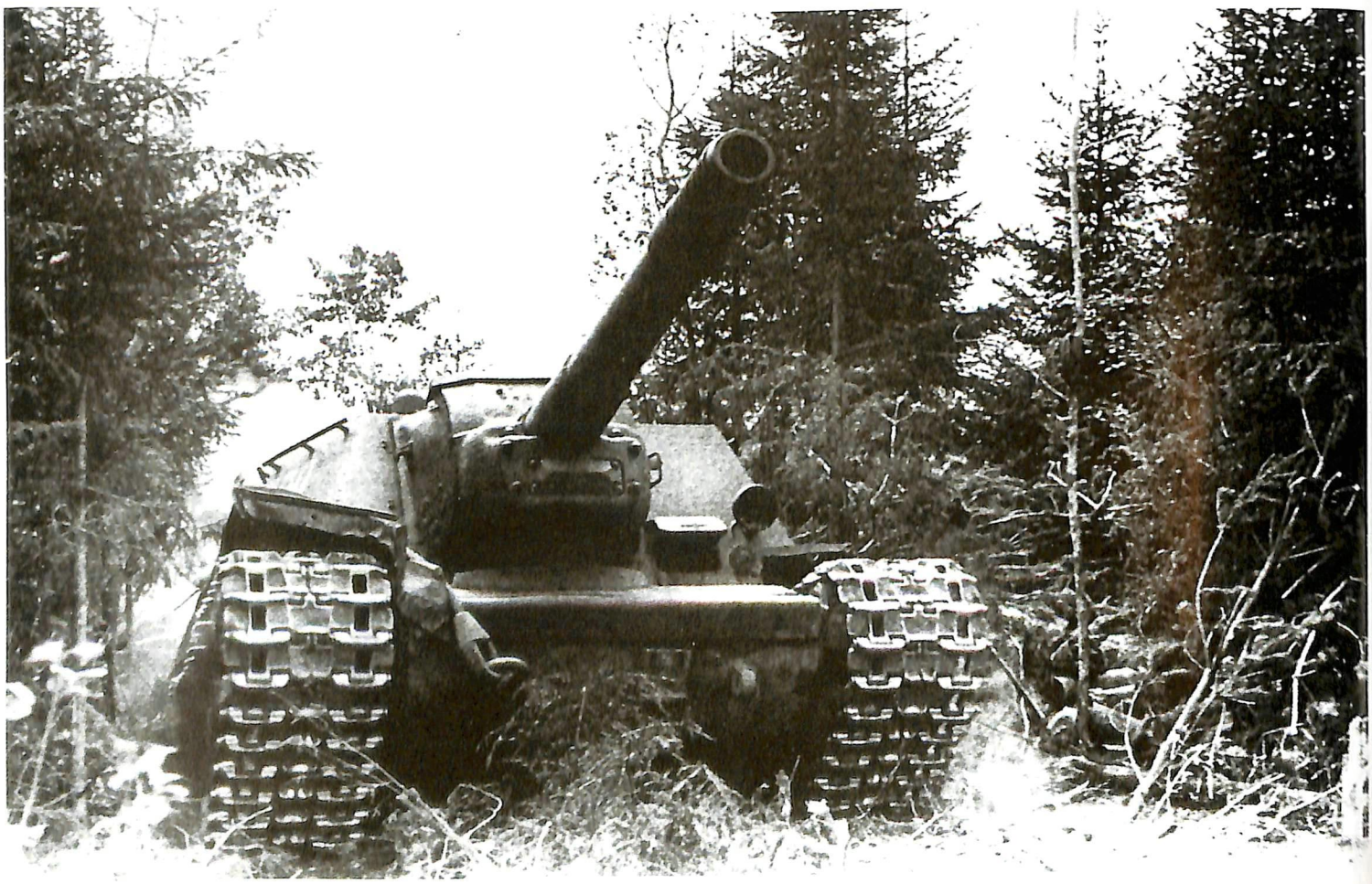
Contrairement aux autres grandes nations, le concept d'artillerie automotrice est très tôt théorisé par l'Armée rouge. Ainsi, à partir de 1918, des études sont menées par certains généraux convertis à la mécanisation. Cependant, la toute jeune Union soviétique reste encore à bâtir et, dans les années 1920, la guerre civile absorbe toutes les énergies. Par ailleurs, la situation économique est loin d'être florissante et, sans budget, les réflexions ne sont pas suivies d'actes. Sur le terrain, il paraît évident qu'en dépit de performances modestes, les premiers chenillés sont bien plus rapides que l'artillerie tractée, incapable de suivre l'avance des divisions cuirassées lors d'une bataille. Au milieu des années 1930, Moscou récolte enfin les fruits de ses plans quinquennaux et son industrie a maintenant les moyens de produire en grande série des blindés, s'inspirant certes des matériels étrangers. Utilisant la plate-forme du tank léger T-26, dont 12 000 exemplaires ont été assemblés, les ingénieurs russes peuvent passer de la théorie à la pratique. Les premières tentatives, qui ne sont que de simples improvisations, ne donnent guère satisfaction sur les champs de manœuvres et elles ne dépassent pas le stade de prototypes perclus de pannes en tout genre. L'accent mis sur la fabrication des tanks ralentit, en outre, les travaux. Pour autant, tous ces projets donnent aux Soviétiques une grande expérience dans le domaine des automoteurs. Les SU-5-1, SU-5-2 et SU-5-3 (*Samakhodnaya Artileriskaya Ustanovoka* ou canons automoteurs d'artillerie) ne sont en réalité que des démonstrateurs chargés de tester différents armements, comme des canons de 76,2 mm, des obusiers de 122 mm ou des mortiers de 152,4 mm. À cette époque, les occidentaux sont bien loin des thèses

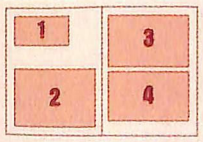
russes sur l'artillerie automotrice et se contentent d'hésiter entre char de cavalerie et char d'infanterie. La fin des années 1930 marque un changement de cap pour l'Armée rouge, confrontée aux fortifications finlandaises. Une fois encore, la guerre a rattrapé les bureaux d'études et l'engagement des forces soviétiques, le 30 novembre 1939 lors de la guerre d'Hiver, révèle de manière brutale les faiblesses d'une force encore en pleine restructuration après les grandes purges staliniennes. Il est vrai que les premiers engagements tournent à la catastrophe. Moscou subit là ses premières défaites, aussi bien militaires que techniques. En effet, les bouches à feu des tanks russes manquent cruellement de « punch » pour venir à bout des bunkers finlandais. Ce constat douloureux est fait par le général Merestskov, commandant la 7e Armée soviétique, qui voit ses offensives échouer contre les blockhaus de la ligne « Mannerheim ». De façon à pallier cette carence, et sur sa recommandation, la *Zavod 185* (usine 185) reçoit l'ordre de développer un canon automoteur lourd susceptible de prendre à partie les retranchements adverses. Des caractéristiques très précises sont ainsi dictées pour le choix de son armement principal, qui doit pouvoir ouvrir le feu en tir direct à plus de 2 000 mètres. Dans un premier temps, deux démonstrateurs (désignés SU-14) sur base de chars lourds T-35 sont remis en état et dotés d'une bouche à feu de fort calibre. D'autres programmes sont également lancés par la *Zavod 185* en recourant notamment au châssis, désormais inemployé, du tank multitourelle T-100. Un 130 mm modèle B-13 est alors placé dans une volumineuse casemate fixe. Le 14 mars 1940, l'engin, référencé SU-100Y (*Ygrek*), fait ses premiers tours de chenilles ; hélas trop tard pour prendre part à la guerre contre la Finlande. Sa carrière opérationnelle n'ira de toute façon pas beaucoup plus loin, car il est trop imparfait. Les SU-14 n'auront pas plus de succès. La mise en service du KV, officiellement au 19 décembre 1939, enterre définitivement tous les programmes antérieurs. Ainsi, la caisse d'un KV-1 se voit greffer une gigantesque tourelle, aux formes rectangulaires, munie d'un obusier de 152 mm modèle 1909/1930. Brillant par son obus suffisant pour réduire au silence toutes les fortifications de campagne, le KV-2 est par la suite confronté au « Blitzkrieg » lancé par la *Wehrmacht* lors de l'opération « Barbarossa ». Engagé en juin 1941 en dépit du bon sens, il n'aura pas l'entière possibilité de prouver le pouvoir de destruction de son projectile explosif. Le démantèlement des usines, afin de les mettre à l'abri de l'autre coté de l'Oural, et la priorité donnée aux chars de combat limitent dans un premier temps l'élaboration d'automoteurs. L'échec patent des KV-2 oblige pourtant les Soviétiques à revoir complètement leur copie.



1 - KV-2 modèle 1939
2 - KV-2 modèle 1940
3 - SU-122

Si le concept de l'appui feu direct lors d'engagements rapprochés est toujours d'actualité, le principe préconisant l'installation d'un obusier de gros calibre en tourelle, pour être séduisant sur le papier, souffre de trop grandes contraintes techniques. C'est ainsi qu'en avril 1942, différents bureaux d'études planchent, en s'inspirant largement du *Sturmgeschütz III* allemand, sur un canon automoteur plus modeste. Reprenant la caisse éprouvée du T-34, le SU-122 est équipé d'un obusier de 122 mm modèle M30, un calibre des plus courants dans l'Armée rouge. Dans un même temps, lancés dans une course à l'armement sans précédent, les Allemands sortent une machine remettant en cause les priorités stratégiques définies par Moscou. Fin 1942, l'apparition du *Panzerkampfwagen VI Ausf. E* Tiger est un véritable choc pour les unités mécanisées russes, renversant le rapport de force en faveur de la *Panzerwaffe*. Face à lui, le T-34/76 s'avère d'une singulière inefficacité lors des duels frontaux. Il ne s'agit, pour l'instant, que d'une poignée d'engins à la fiabilité encore douteuse, mais leur potentiel inquiète Moscou. Une course contre la montre s'engage alors pour trouver une riposte adaptée : l'Armée rouge a impérativement besoin de véhicules capables de venir à bout de la cuirasse du fauve, tout en contrebalançant l'allonge de son *8,8cm*. Pendant que le *TsAKB* (le bureau central de l'artillerie) planche sur un chasseur de chars muni d'une pièce de 85 mm, un automoteur lourd est mis au point. Ce dernier récupère le châssis du KV-1S (S pour « skorotsnoy », rapide) sur lequel est adapté un obusier de 152,4 mm ML20 modèle 1937. Le SU-152, s'il affiche une puissance de feu importante, n'est pas à la hauteur de la menace représentée par les Tiger. Apparu après bien des péripéties techniques, le SU-85 est, en septembre 1943, le plus efficient dans la lutte contre les grands fauves, mais il ne représente qu'une réponse imparfaite à la menace représentée par le *Panzer VI*. S'inspirant de l'architecture des Marder, le SU-76, construit sur une plate-forme de char léger T-70, est encore plus à la peine avec son 76,2 mm ZiS-3 modèle 1942 (pour *Zavod Imeni Stalina* ou usine en l'honneur de Staline), si bien qu'il est déployé en appui de l'infanterie. Ce n'est qu'en 1944 que les Soviétiques alignent un « lourd » apte à jouer le rôle de chasseur de chars : l'ISU-122, reposant sur la plate-forme du tank lourd JS-2. Avec un 122 mm modèle M1931/4 ou A-19S, puis un D-25 de même calibre, il est conçu en parallèle à l'ISU-152, qui est plus destiné à la destruction de fortifications. Ce n'est qu'avec l'arrivée du SU-100, sur base de T-34 et muni d'un canon de 100 mm, que l'Armée rouge possédera un matériel réellement à la hauteur. Pour autant, la mise en service de tous ces automoteurs ne change pas la priorité industrielle axée sur les « tanks », et leurs quantités restent marginales au regard des productions militaires, du moins à l'échelle soviétique.



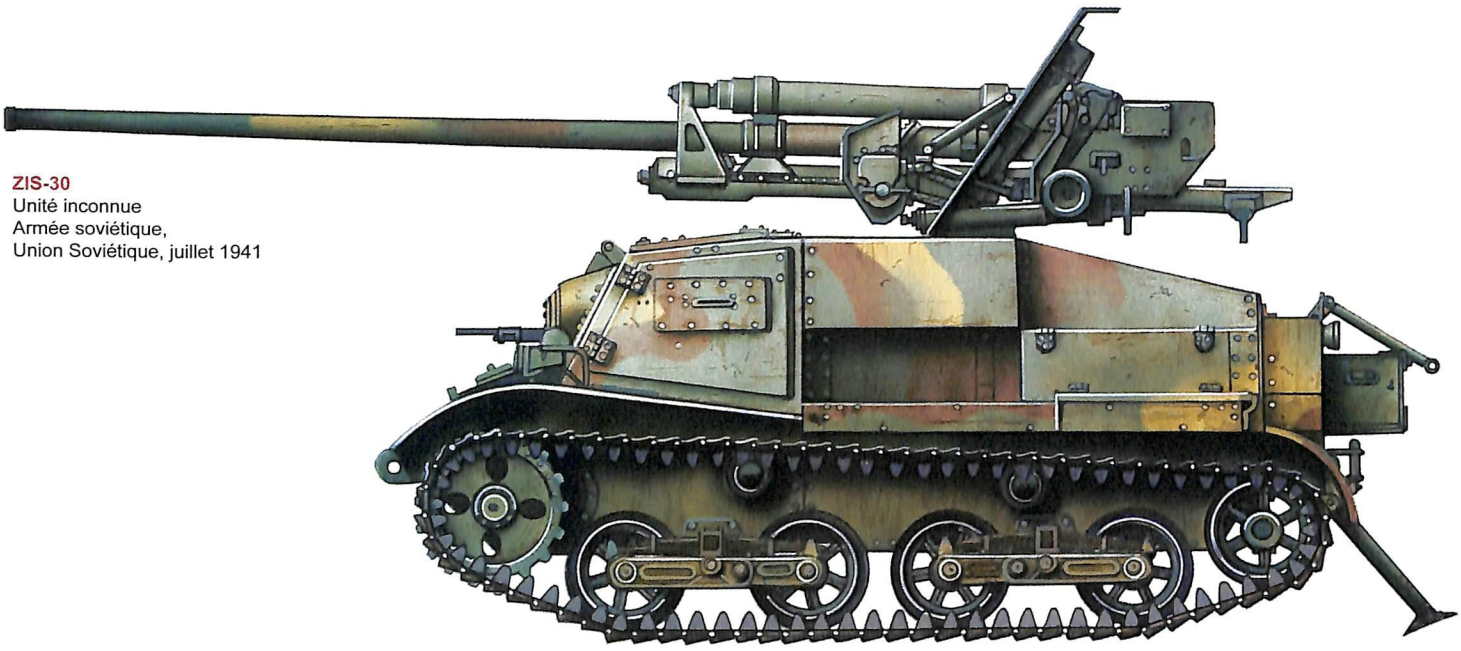


1 - SU-76M
2 - SU-152
3 - SU-85
4 - SU-100M

ZIS-30

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	*Zavod 92*
Exemplaires produits	101
Équipage	2

En juillet 1941, alors que l'opération « Barbarossa » bat son plein, le RKKA – la direction de l'artillerie soviétique – passe commande à la *Zavod 92* de Novgorod d'un chasseur de chars équipé du nouveau ZiS-2 de 57 mm. Ce dernier affiche, il est vrai, des performances de premier ordre, avec 103 mm de blindage, incliné à 30°, transpercés à une distance de 500 mètres et encore 91 mm à 1 000 mètres. Désigné ZiS-30, l'engin reprend le châssis d'une chenillette de transport T-20 *Komsomolet* sur lequel est monté le 57 mm. L'ensemble présente toutefois une forte instabilité lors des tirs et sa vitesse est jugée insuffisante sur route. Pour autant, son poids mesuré lui permet de s'affranchir des terrains boueux et la production commence le 1er septembre 1941. Assemblé dans la précipitation, le ZiS-30 pèche par son ergonomie déplorable. En outre, son équipage de deux hommes est obligé de recharger sans aucune protection. Pour finir, l'approvisionnement de la munition de 57 mm, non standard dans l'Armée rouge, est erratique. Sa fabrication cessera suite au manque de pièces détachées, puisque la construction de la T-20 est stoppée en août 1941. Le ZiS-30 connaît son baptême du feu lors de la bataille de Moscou durant l'hiver 1941-42 et terminera sa carrière pendant l'été 1942.



ZIS-30
Unité inconnue
Armée soviétique,
Union Soviétique, juillet 1941

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	5,9 t
Longueur	3,45 m
Largeur	1,86 m
Hauteur	2,2 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
10 mm	-	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
10 mm	7 mm	7 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	45 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	250 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	n.c.

ARMEMENT

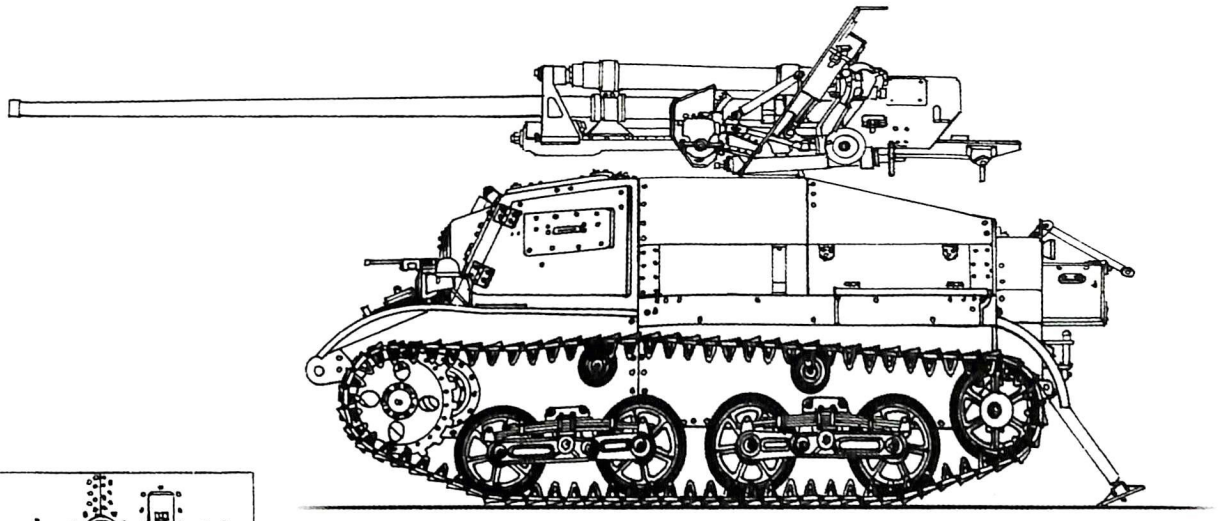
Principal	1 canon de ZiS-2 de 57 mm
Munitions	n.c.
Secondaire	1 fusil-mitrailleur DP 28 de 7,62 mm
Munitions	n.c.

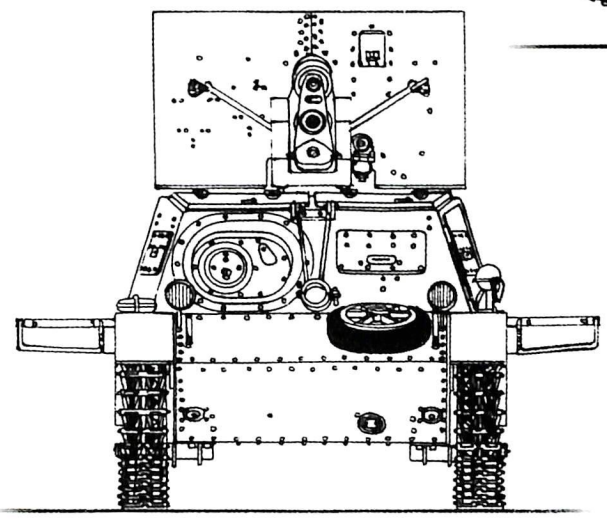
MOTORISATION & RADIO

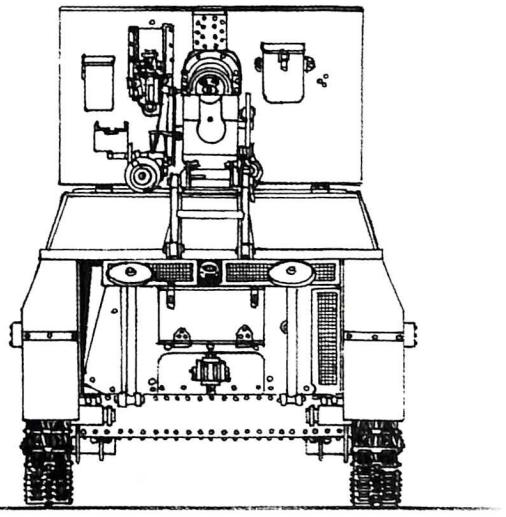
Moteur	4 cylindres essence GAZ-M
Puissance	50 cv à 2 800 tr/min
Radio	Sans

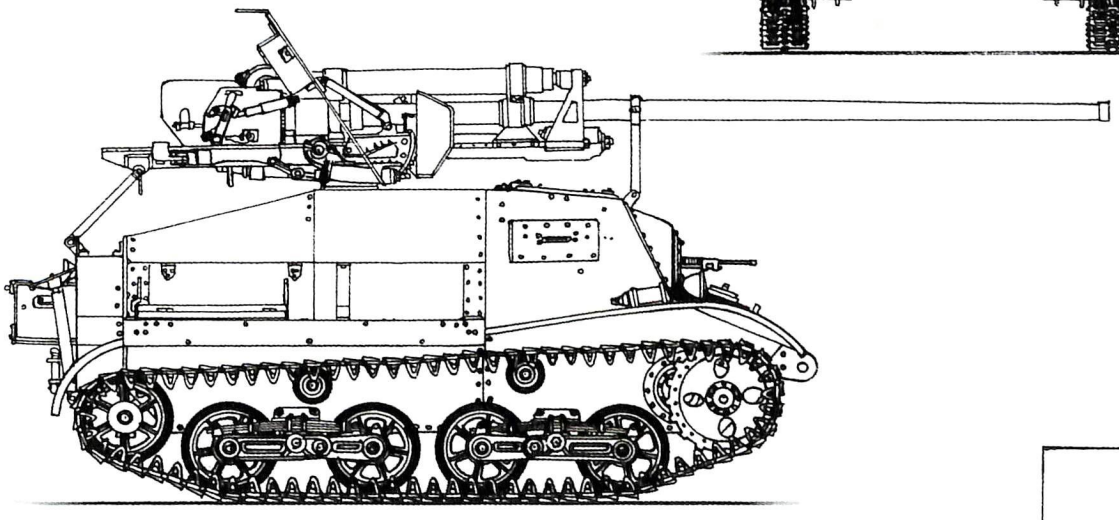
1/35e

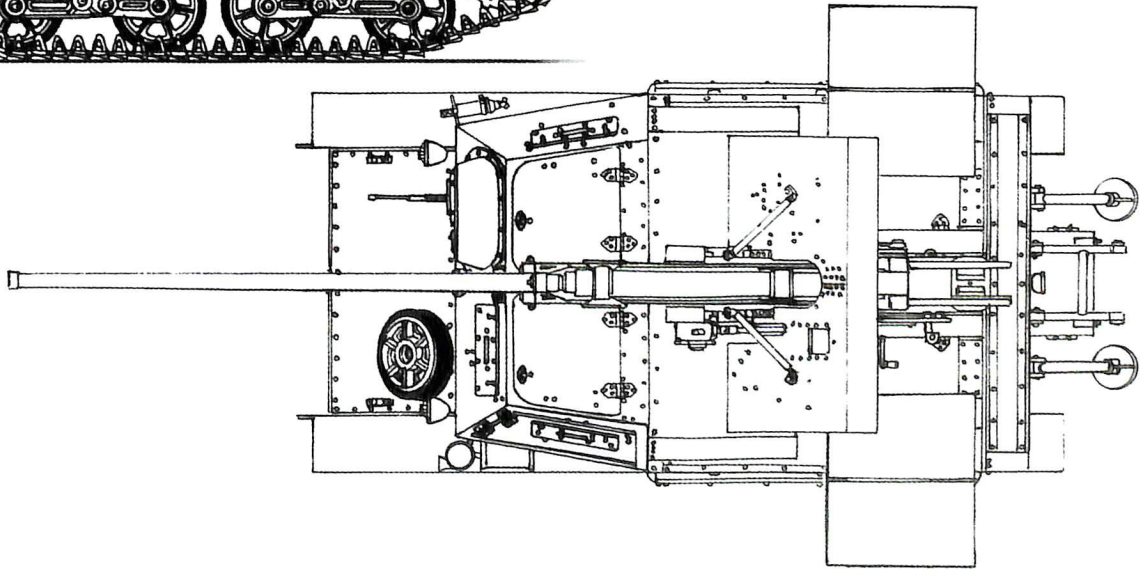
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011











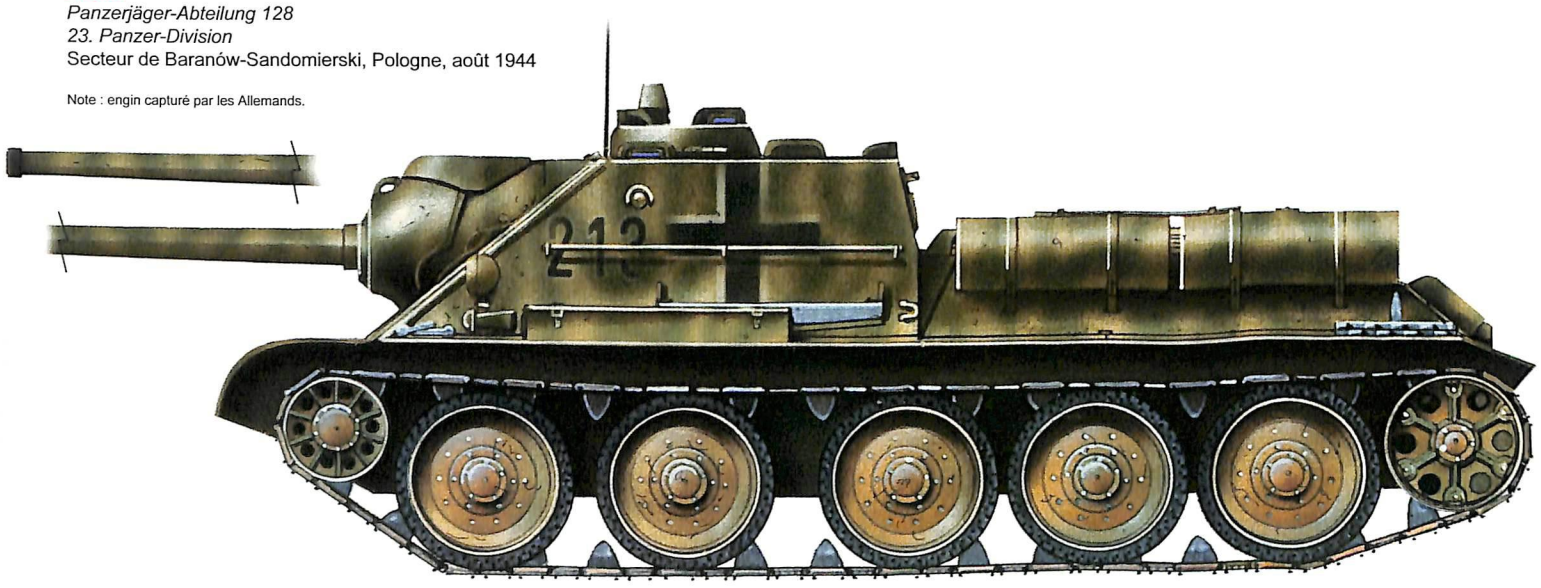
SU-85

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	*Zavod 9*
Exemplaires produits	2 050
Équipage	4

Fin 1942, la mise en service du Tiger impose la conception d'un chasseur de chars moyen. Le 5 mai 1943, le *TsAKB* (le bureau central de l'artillerie) réarme donc le canon automoteur SU-122 avec une pièce de 85 mm modèle S-18. Cependant, cette dernière est trop volumineuse et le choix final se porte sur le 85 mm D-5S modèle 1939 fixé frontalement dans une casemate fermée. Si son projectile BR-365K (vitesse initiale 800 m/s) perfore 108 mm d'acier à 1 000 mètres, la protection ne dépasse pas les 45 mm d'épaisseur, sauf sur le mantelet qui atteint les 75 mm. Son inclinaison, destinée à favoriser le ricochet des projectiles, pallie quelque peu cette faiblesse. À la mode russe, l'ergonomie et le confort du SU-85 sont désastreux. Le manque d'espace et le mauvais agencement du compartiment de combat gênent considérablement l'équipage de quatre hommes. De plus, la coupole quadrangulaire blindée d'observation limite le champ de vision du commandant, qui peine à suivre les événements extérieurs. Pour remédier à ce problème, les versions suivantes, SU-85M, sont équipées du même tourelleau que le T-34/76 modèle 1943. Par la suite, des épiscopes supplémentaires sont installés sur le côté gauche et à l'arrière. Des améliorations qui ne s'arrêtent pas là, car les SU-85M tardifs adopteront une optique additionnelle autorisant une vue panoramique.

SU-85
Panzerjäger-Abteilung 128
23. Panzer-Division
Secteur de Baranów-Sandomierski, Pologne, août 1944

Note : engin capturé par les Allemands.



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	29,6 t
Longueur	8,15 m
Largeur	3 m
Hauteur	2,45 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
45 mm	45 mm	45 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
45 mm	45 mm	45 mm

MOBILITÉ

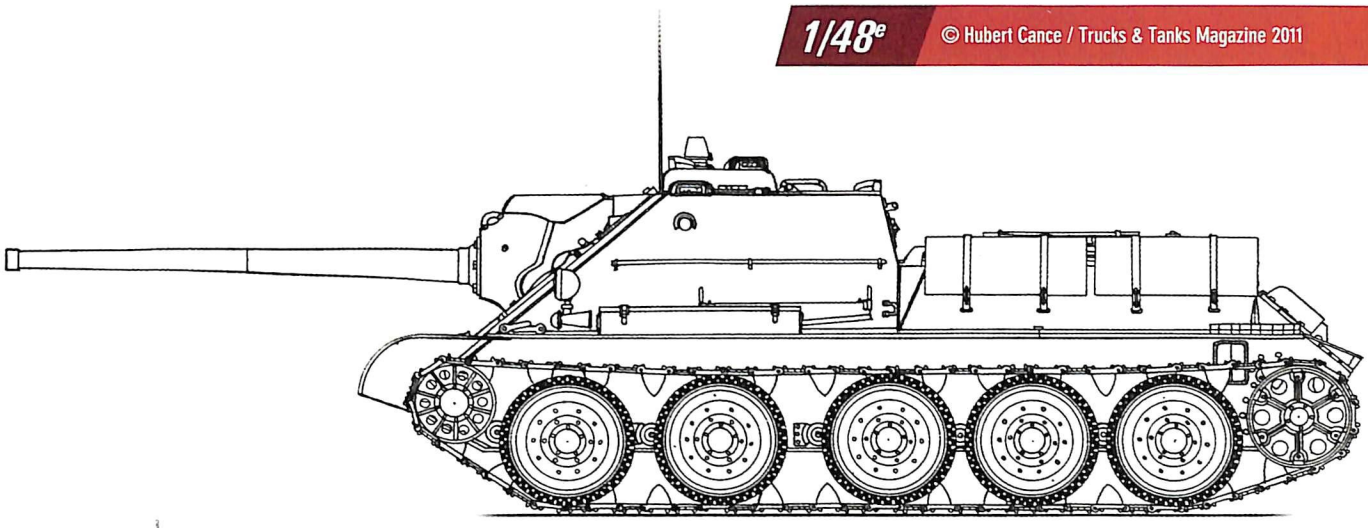
Vitesse maximale	
Sur route	55 km/h
Tout-terrain	40 km/h
Autonomie	
Sur route	280 km
Tout-terrain	175 km
Pente	35°
Obstacle vertical	0,8 m
Tranchée	2,50 m
Gué	1,3 m

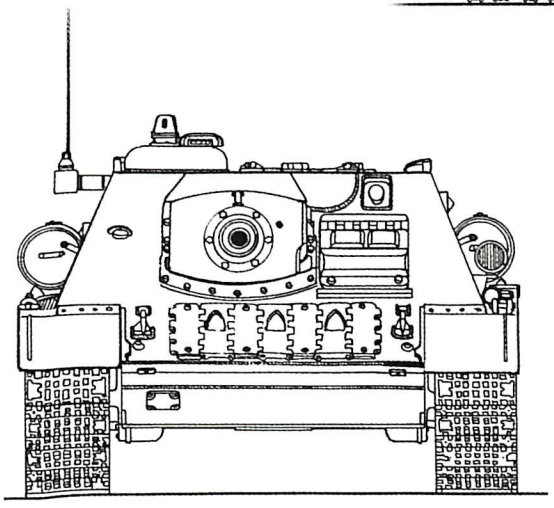
ARMEMENT

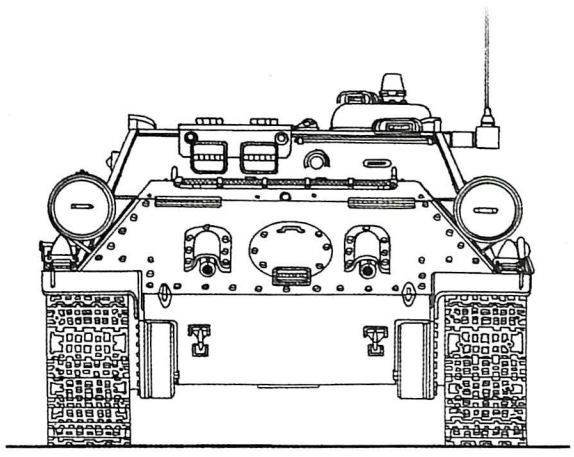
Principal	1 canon de 85 mm D-5S L/52
Munitions	48 projectiles
Secondaire	Grenades et pistolets-mitrailleurs PPsh-41
Munitions	24 grenades modèles F-1, 5 grenades antichars

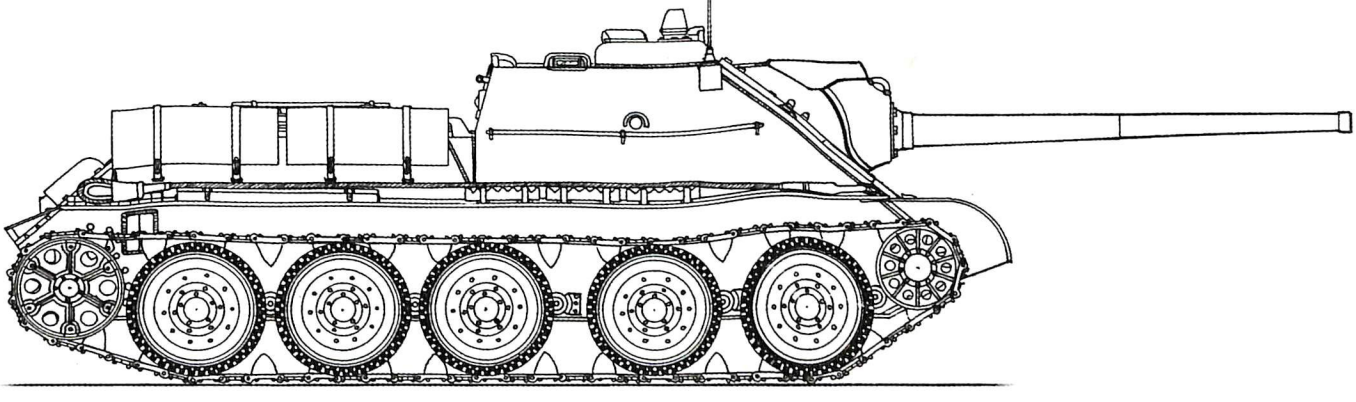
MOTORISATION & RADIO

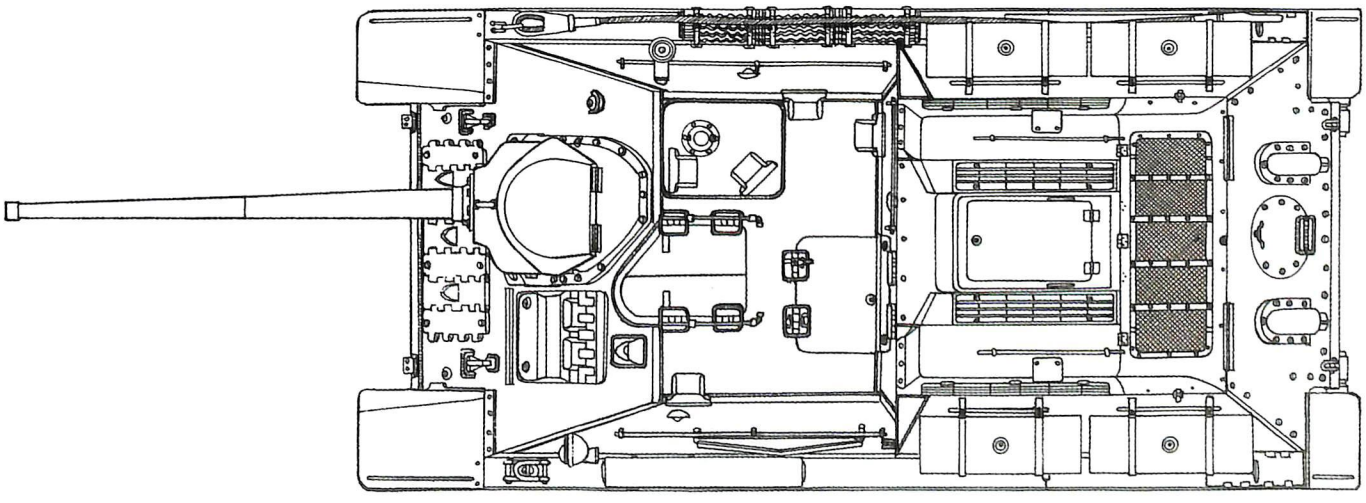
Moteur	12 cylindres en V diesel V-2-34
Puissance	500 cv à 1 800 tr/min
Radio	9R









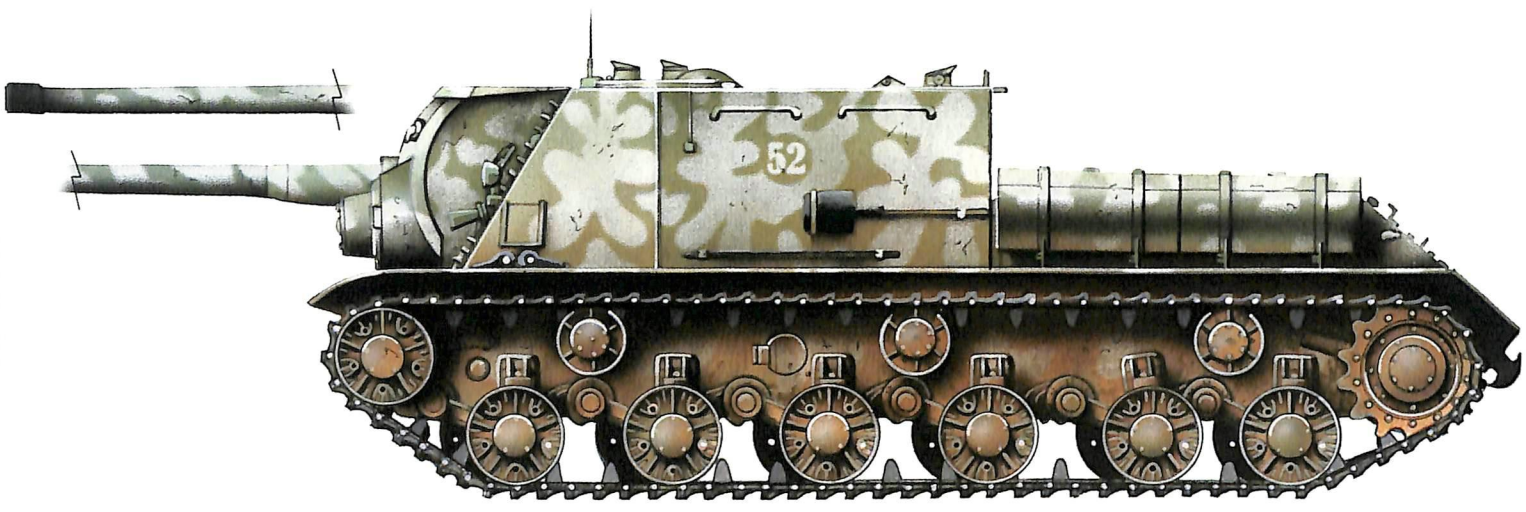


ISU-122

Catégorie	Canon automoteur lourd/chasseur de chars
Constructeur	*Zavod 100* (ChKZ)
Exemplaires produits	2 574
Équipage	5

La production du canon automoteur doté de l'obusier de 152 mm, sur châssis d'IS-2, ne suivant pas la demande, le bureau SKB-2 de Chelyabinsk étudie une variante munie de la pièce de 122 mm modèle M-1931/4 ou A19S. Le développement de l'ISU-122 (ex-*Objekt 242*) se fait donc en parallèle à la version équipée du 152 mm. Une intégration facilitée par les composants identiques que les deux armes se partagent, comme l'affût ou la culasse. Son installation dans une casemate fixe limite son débattement à 11° à gauche et à droite. En site, il pointe de - 4° à + 19°. Courant 1944, l'ISU-122 reçoit un nouveau 122 mm modèle D-25S (ou D-25T) plus moderne, long de 43 calibres. Construite à 1 400 exemplaires, cette mouture prend la désignation officielle d'ISU-122S. L'apparition d'un frein de bouche différencie les deux véhicules. Ce 122 mm est monté sur une rotule qui améliore le débattement tout en conférant une protection accrue. Par ailleurs, grâce à sa culasse semi-automatique, la cadence de tir atteint désormais les 2 à 3 coups par minute, contre 1,5 auparavant. En revanche, les performances balistiques ne progressent pas, avec toujours 108 mm d'acier transpercés à 1 000 mètres sous une incidence de 30°.

ISU-122
5e Armée Blindée de la Garde
Secteur d'Heiligenbeil, Prusse orientale, Allemagne, février 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	46 t
Longueur	9,80 m
Largeur	3,10 m
Hauteur	2,50 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
90 mm	75 mm	60 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
60 mm	90 mm	60 mm

MOBILITÉ

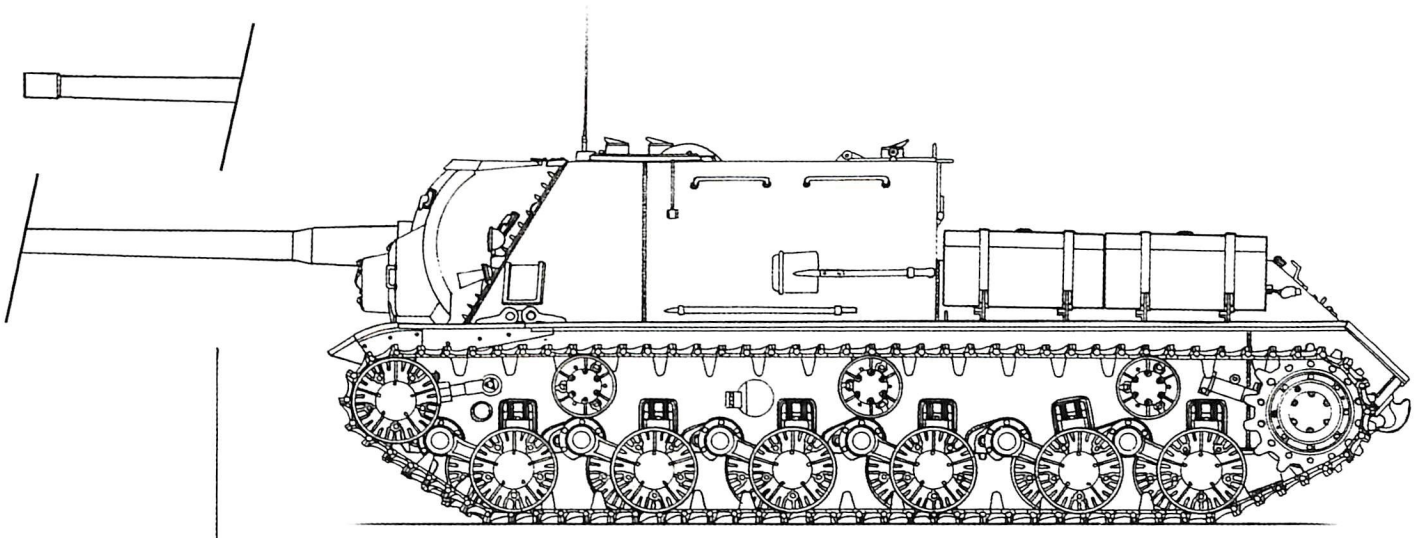
Vitesse maximale	
Sur route	37 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	230 km
Tout-terrain	150 km
Pente	36°
Obstacle vertical	1 m
Tranchée	2,5 m
Gué	1,3 m

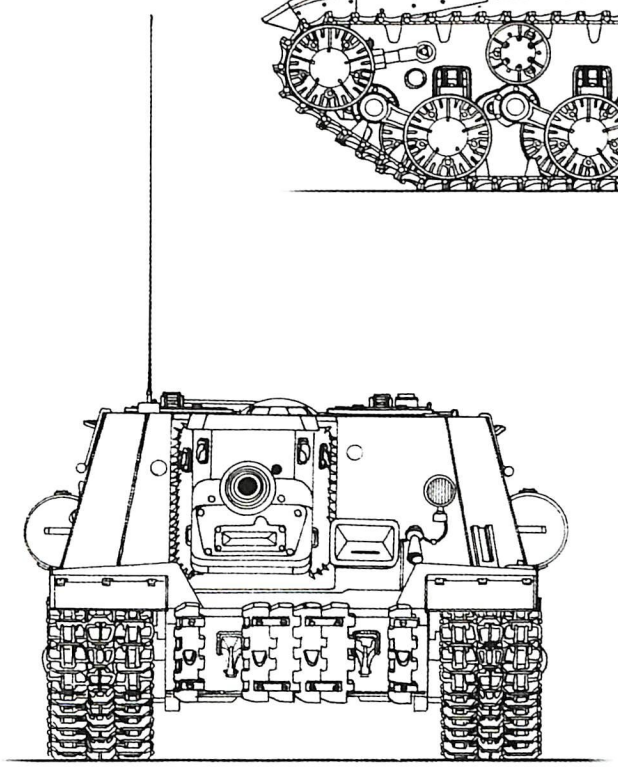
ARMEMENT

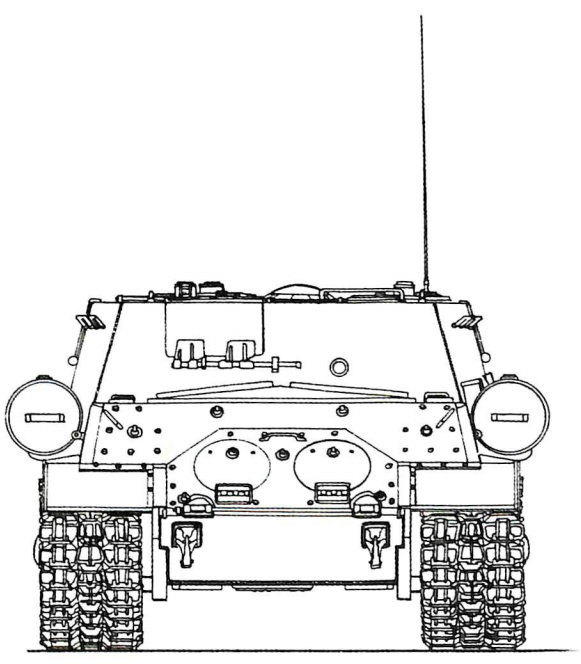
Principal	1 canon de 122 mm A19S
Munitions	30 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse DShK de 12,7 mm
Munitions	500 projectiles

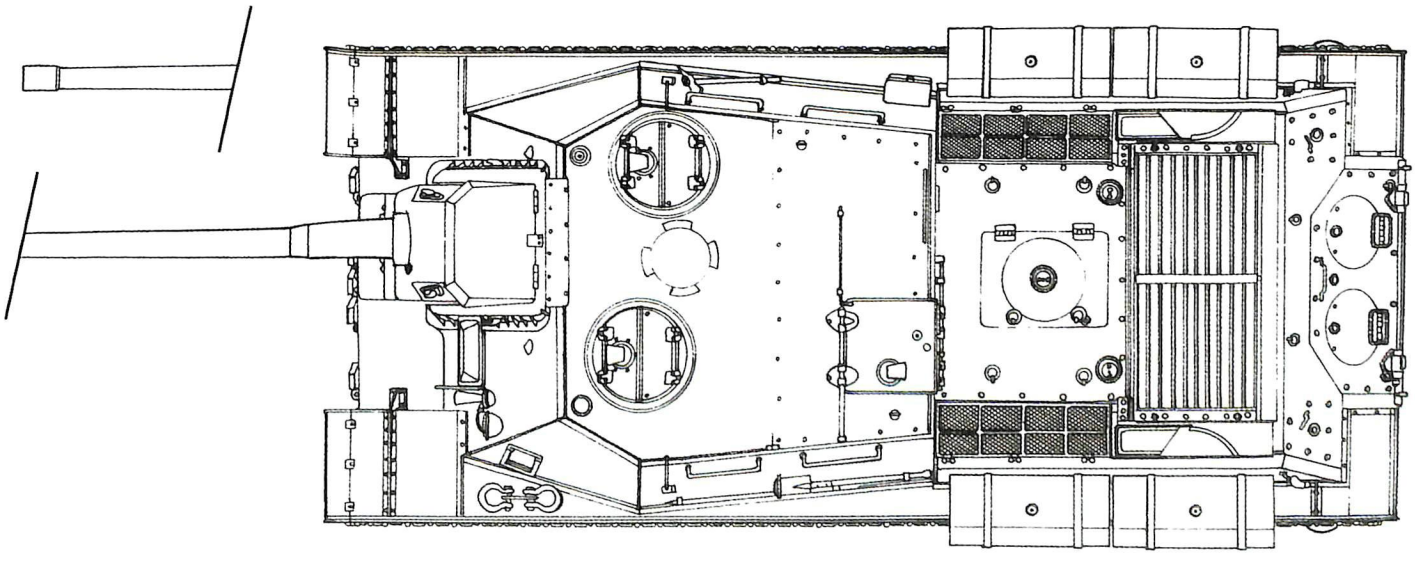
MOTORISATION & RADIO

Moteur	12 cylindres en V diesel V-2IS
Puissance	600 cv à 2 000 tr/min
Radio	10RF







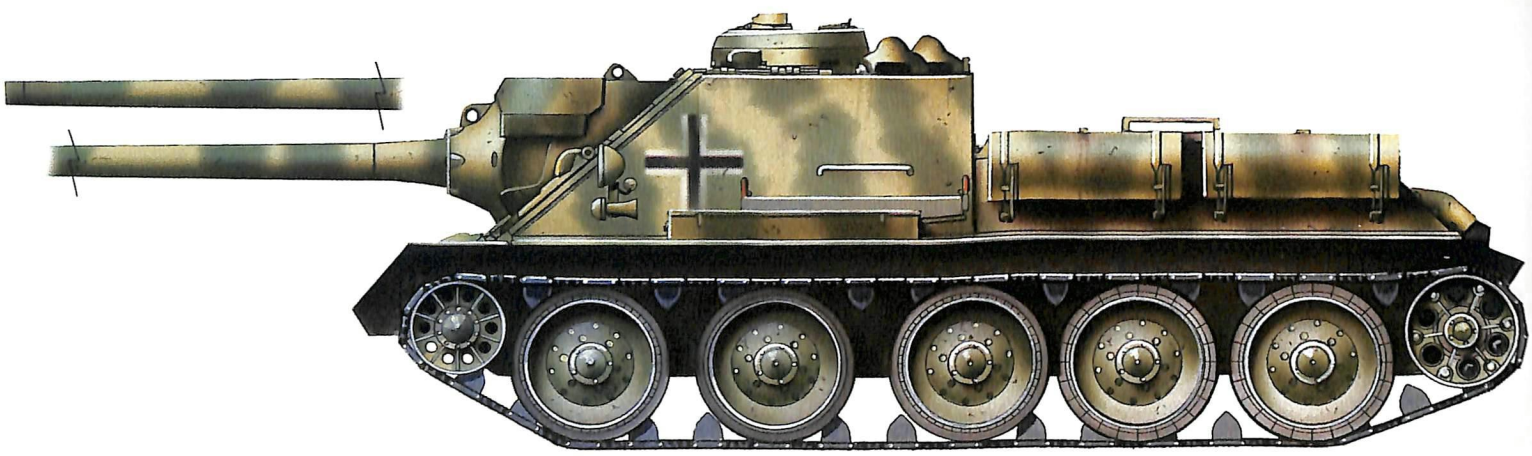


SU-100

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	*Zavod 9*
Exemplaires produits	1 675
Équipage	4

Le 23 décembre 1943, dans le but de lutter contre les futures générations de *Panzer* lourds, est prise la décision d'étudier un chasseur de chars sur châssis de T-34 intégrant une pièce de 100 mm. Dans un premier temps, un modèle S-34, dérivé d'une arme de marine, est pressenti, mais sa taille nuit à son intégration dans une casemate fermée. Finalement, le choix se porte sur le D-10 de 54 calibres. Il est vrai que son obus BR-412B transperce 125 mm de blindage vertical à 2 kilomètres. Toutefois, dans le cadre de la lutte contre les *Panzer*, il souffre des restrictions habituelles à tous les canons d'assaut, à cause du débattement latéral limité de son tube de 10° à droite et à gauche. La fabrication en série du SU-100 est malheureusement contrariée par un manque de fiabilité de ses munitions. Ces dysfonctionnements imposent sur les premiers véhicules, désignés SU-85M, de monter un 85 mm. De manière à améliorer sa discrétion, le SU-100 présente une silhouette très basse, avec une hauteur de 2,25 mètres. Par ailleurs, sa protection est optimisée grâce aux 40° d'inclinaison de la plaque frontale, favorisant le phénomène de ricochet des projectiles. L'engin n'arrive que tardivement dans le conflit à cause de sa production débutant seulement en décembre 1944. Par la suite, une version améliorée, le SU-100M, voit le jour, avec notamment la fixation d'une boîte de rangement sur les côtés de la casemate.

SU-100
4. Panzer-Division
Secteur de Dantzig, Pologne, avril 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	31,6 t
Longueur	9,45 m
Largeur	3 m
Hauteur	2,25 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
75 mm	45 mm	45 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
45 mm	45 mm	45 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	50 km/h
Tout-terrain	20 km/h
Autonomie	
Sur route	280 km
Tout-terrain	170 km
Pente	35°
Obstacle vertical	0,8 m
Tranchée	2,50 m
Gué	1,3 m

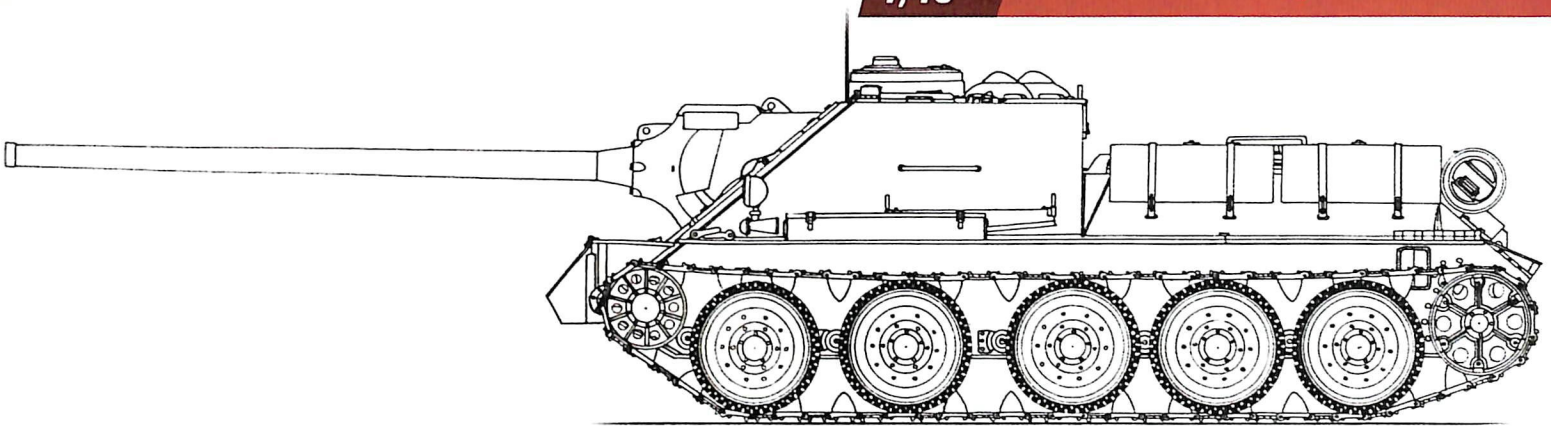
ARMEMENT

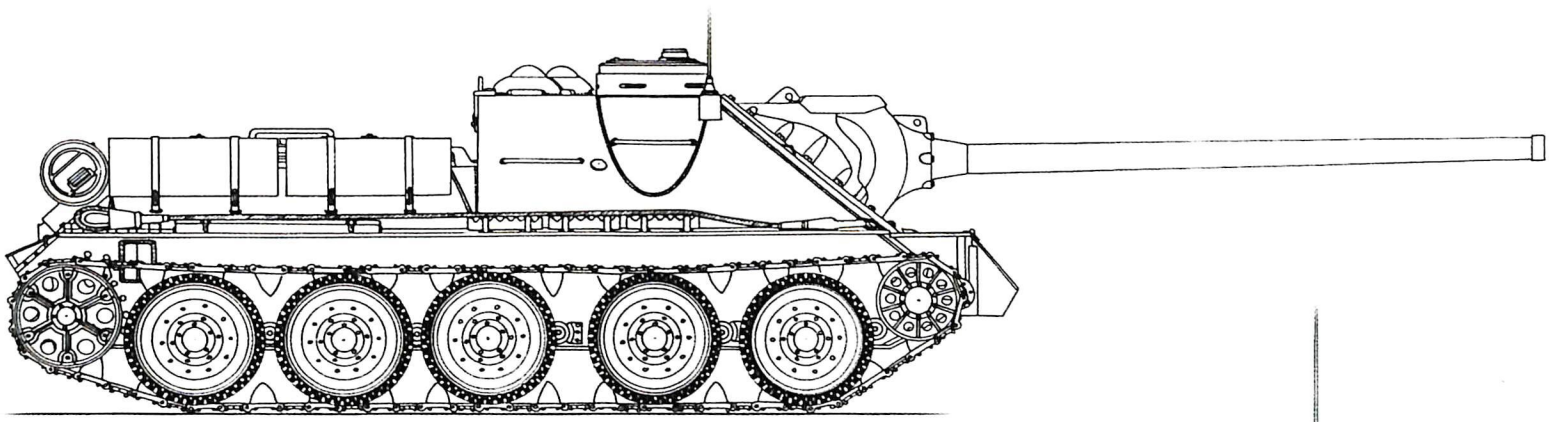
Principal	1 canon de 100 mm D10 L/54
Munitions	34 projectiles
Secondaire	Grenades et pistolets-mitrailleurs PPsh-41
Munitions	24 grenades modèles F-1, 5 grenades antichars

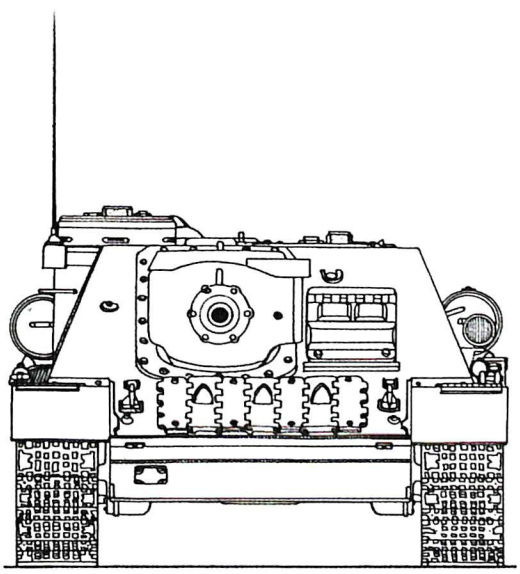
MOTORISATION & RADIO

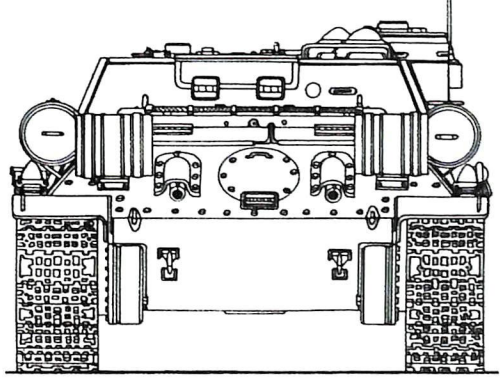
Moteur	12 cylindres en V diesel V-2-34 M
Puissance	500 cv à 1 800 tr/min
Radio	10-RF-26

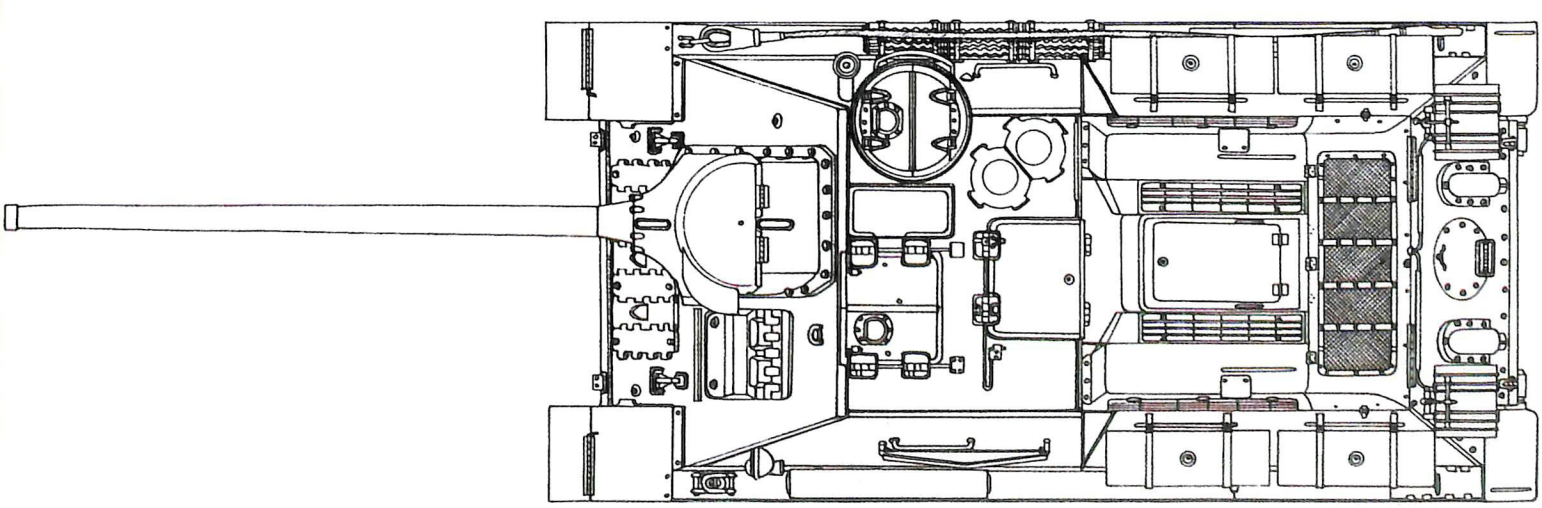
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









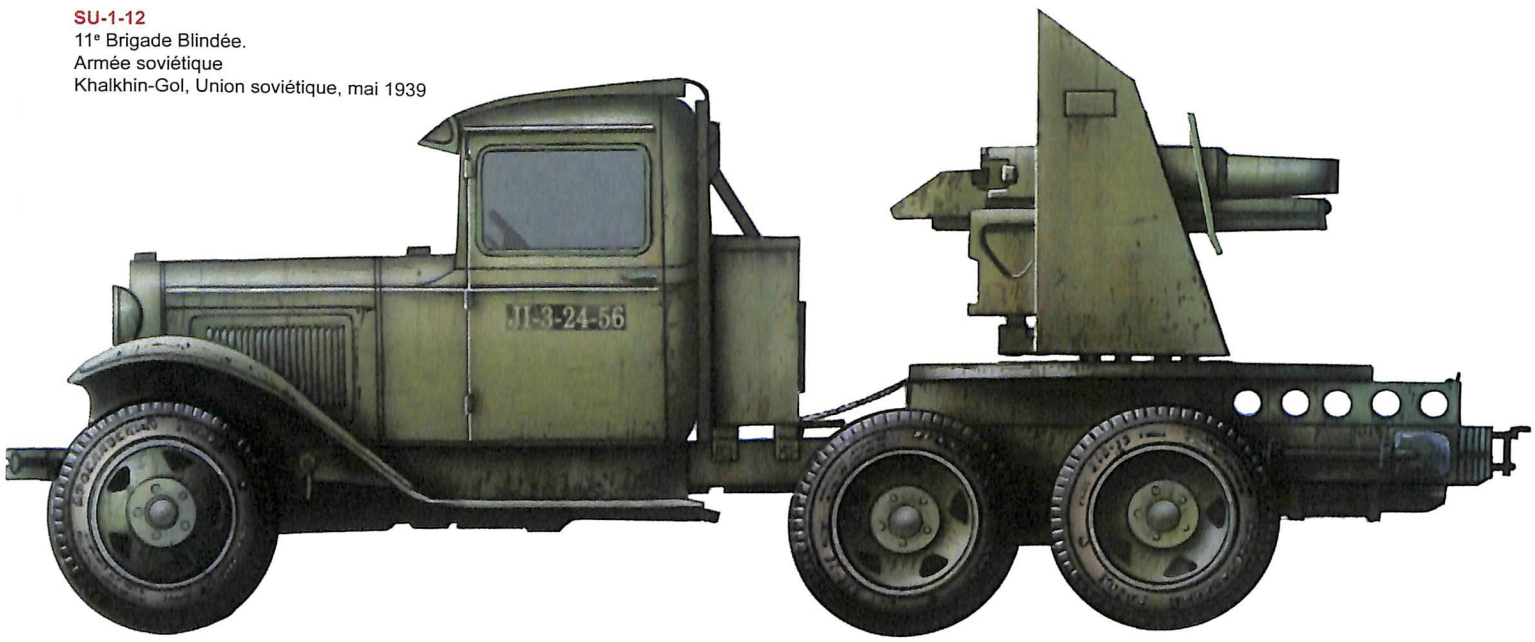


SU-1-12

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Gor'kovsky Avtomobilnyi *Zavod*
Exemplaires produits	99 (tous modèles confondus)
Équipage	4

Très tôt, l'Armée russe s'intéresse à l'artillerie autoportée. Cependant, la maîtrise de la technologie des trains de roulement chenillés est encore en cours d'acquisition dans les années 1920, imposant l'utilisation de châssis à roues. Si ces derniers ne possèdent que des performances médiocres en tout-terrain, leur vitesse de pointe est bien supérieure sur route. Techniquement, la modification est « simple » : une arme est montée sur le plateau arrière d'un camion. Ainsi, les Soviétiques parviennent à motoriser une partie de leur parc de canons. Ouverte sur l'arrière, une casemate épaisse de 4 mm accueille un obusier de 76,2 mm modèle 1927 susceptible d'expédier un explosif OF-350 de 6,2 kg à 4 200 mètres. Deux véhicules porteurs sont retenus. Les 48 premiers exemplaires sont basés sur un 3 essieux Moreland, copie d'un camion américain, motorisé par un 6 cylindres essence. Les 51 autres machines reprennent un 3 essieux GAZ-AAA, imitation d'un Ford-AAA, doté d'un 4 cylindres. Les deux engins ont la particularité de posséder un train arrière double afin de mieux répartir la charge. Les SU-1-12 « Moreland » apparaissent dans les corps mécanisés en 1933 et le modèle GAZ-AAA au milieu des années 1930. En 1939, faisant toujours partie des effectifs, ils ont sans doute participé à l'attaque contre la Pologne le 17 septembre de la même année.

SU-1-12
11e Brigade Blindée.
Armée soviétique
Khalkhin-Gol, Union soviétique, mai 1939



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	3,5 t (estimation)
Longueur	5,33 m
Largeur	2,04 m
Hauteur	2,31 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
4 mm	4 mm	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
-	-	-

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	60 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	n.c.
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	n.c.

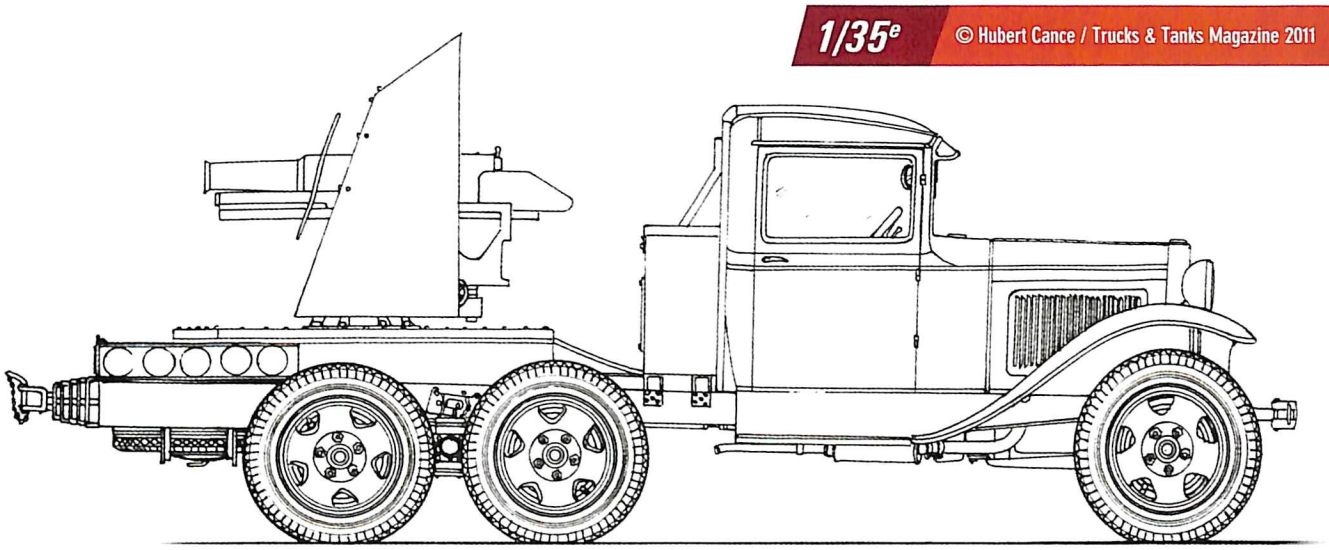
ARMEMENT

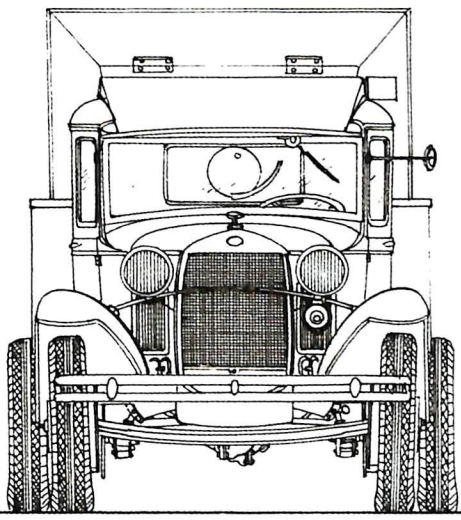
Principal	1 canon de 76,2 mm modèle 1927
Munitions	n.c.
Secondaire	-
Munitions	-

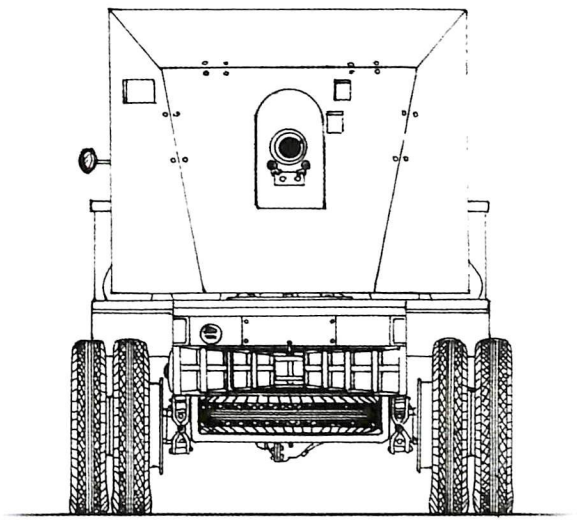
MOTORISATION & RADIO

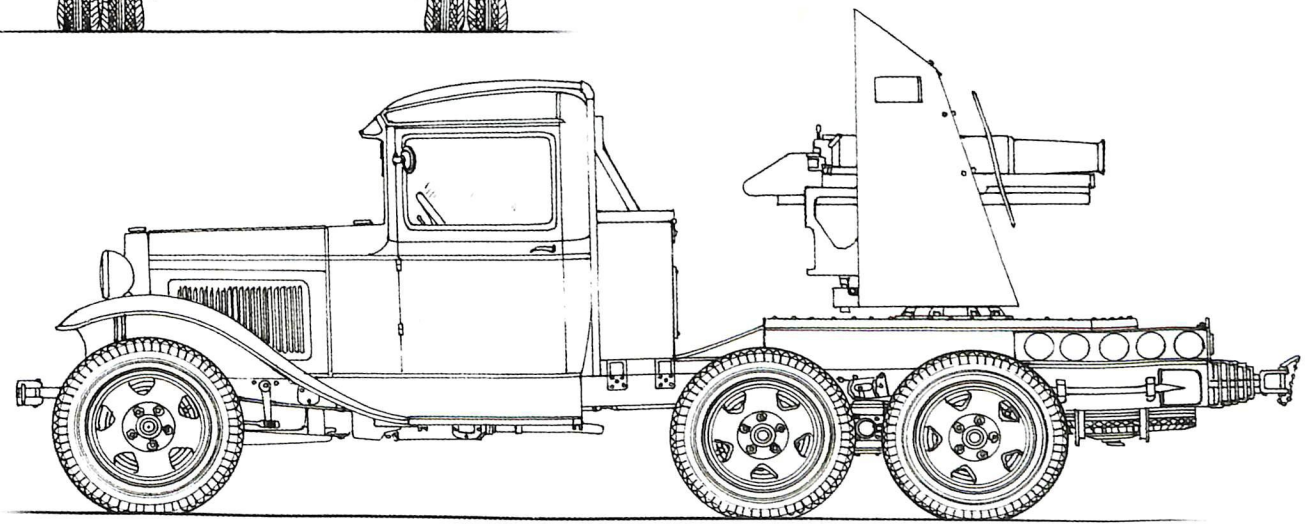
Moteur	4 cylindres essence GAZ
Puissance	50 cv à 2 800 tr/min
Radio	Sans

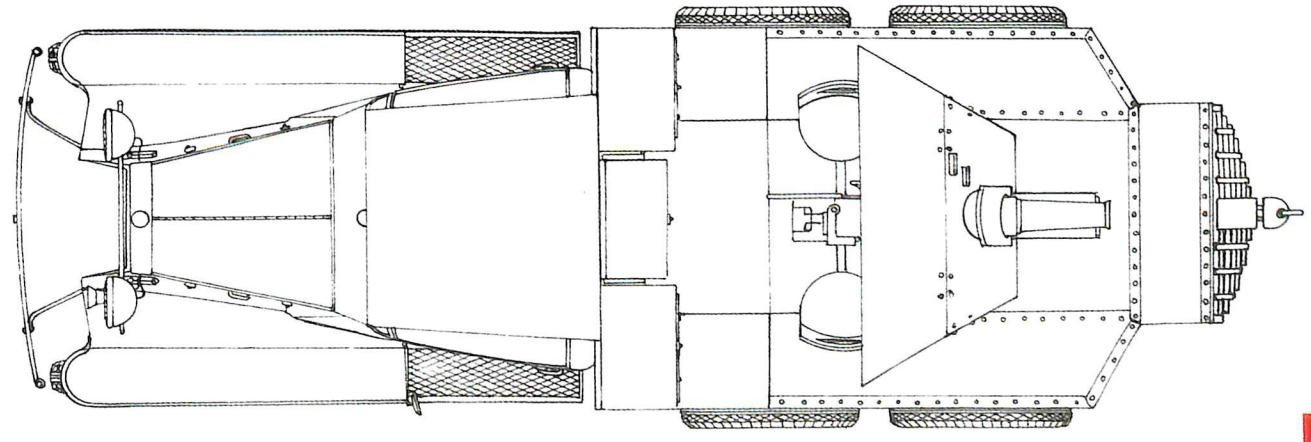
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









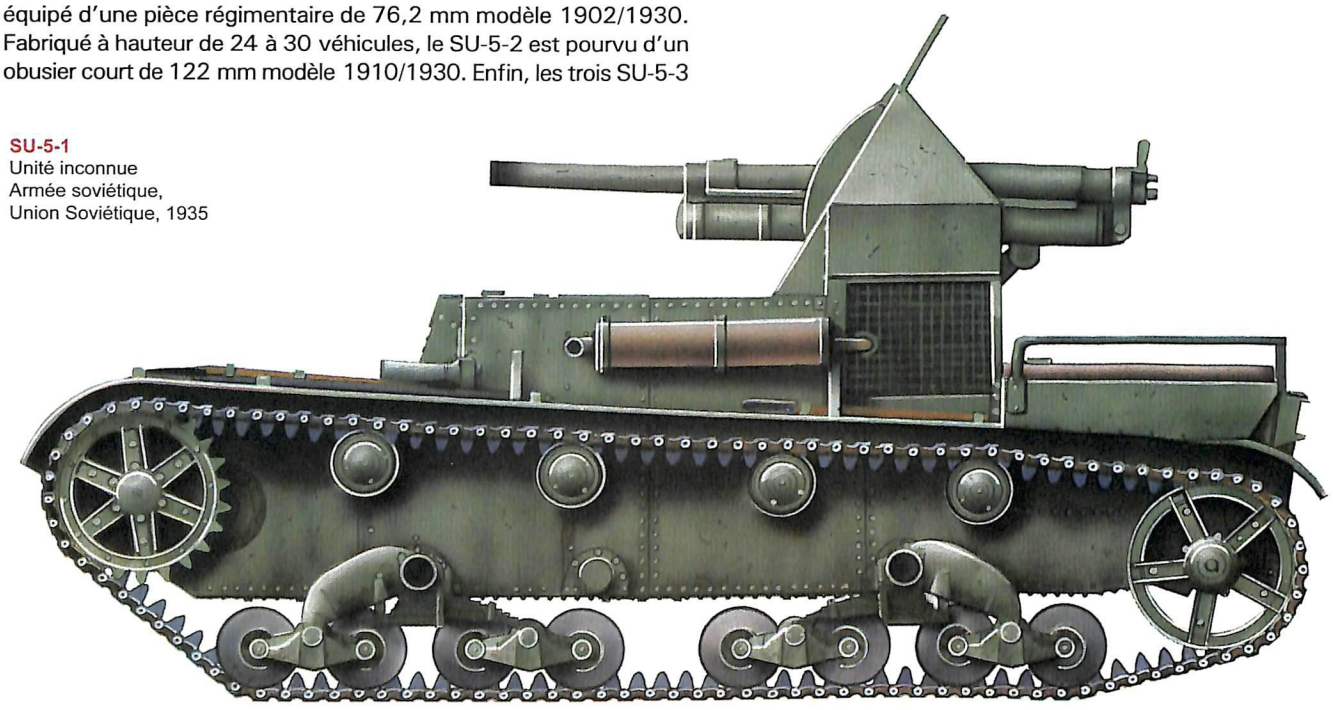


SU-5-1

Catégorie	Canon automoteur expérimental
Constructeur	n.c.
Exemplaires produits	6
Équipage	5

Dès les années 1920, l'Armée soviétique s'intéresse à l'artillerie autopropulsée, dans le cadre de la mécanisation de ses troupes. Si la floraison de démonstrateurs ne débouche sur aucune production en série, les Soviétiques vont tester différentes solutions techniques de manière à défricher un domaine encore mal exploré. Pour ce faire, le char léger T-26 est modifié, notamment par l'ablation de ses tourelles, afin de recevoir différents tubes. Ainsi, testé en 1931, le prototype du SU-1 est muni d'un canon régimentaire de 76,2 mm modèle 1927. Courant 1934, le SU-5-1, assemblé à six unités, est équipé d'une pièce régimentaire de 76,2 mm modèle 1902/1930. Fabriqué à hauteur de 24 à 30 véhicules, le SU-5-2 est pourvu d'un obusier court de 122 mm modèle 1910/1930. Enfin, les trois SU-5-3 sont dotés d'un mortier de 152,4 mm modèle 1931. Des bêches sont installées à l'arrière, de façon à stabiliser l'ensemble au moment du tir. Seul un bouclier dans la partie avant protège les servants de la ferraille du champ de bataille. Étudiés et développés dans les années 1930, ces automoteurs ne sont que des expérimentations, bien que certaines sources les situent en Pologne en 1939, avant la mise au point de machines mieux à même d'encaisser le recul de ces armes à faible vitesse initiale.

SU-5-1
Unité inconnue
Armée soviétique,
Union Soviétique, 1935



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	10 t
Longueur	4,80 m
Largeur	2,40 m
Hauteur	2,58 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
6 mm	-	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
15 mm	15 mm	15 mm

MOBILITÉ

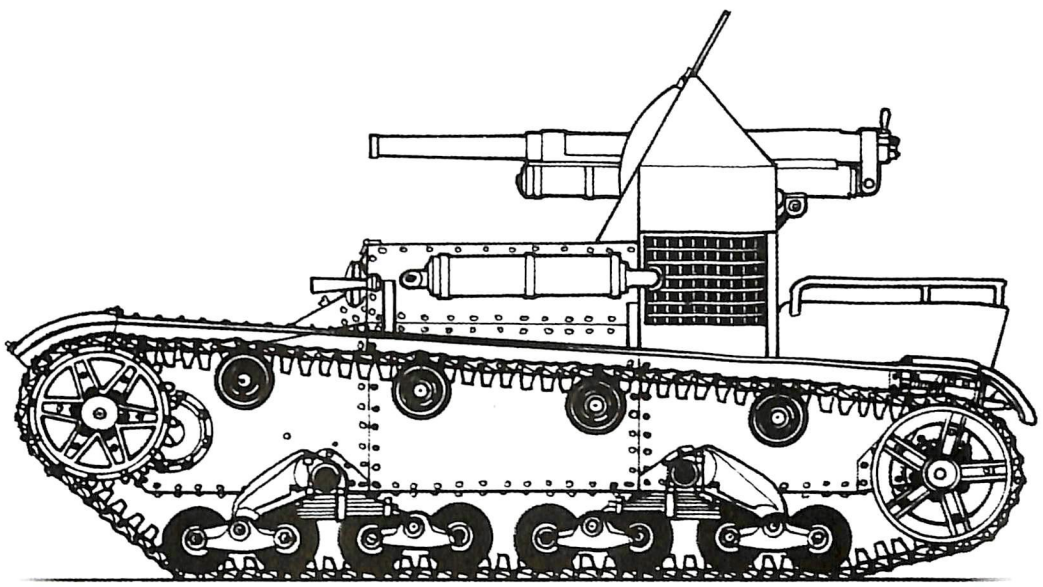
Vitesse maximale	
Sur route	30 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	140 km
Tout-terrain	120 km
Pente	30°
Obstacle vertical	0,6 m
Tranchée	2,45 m
Gué	0,80 m

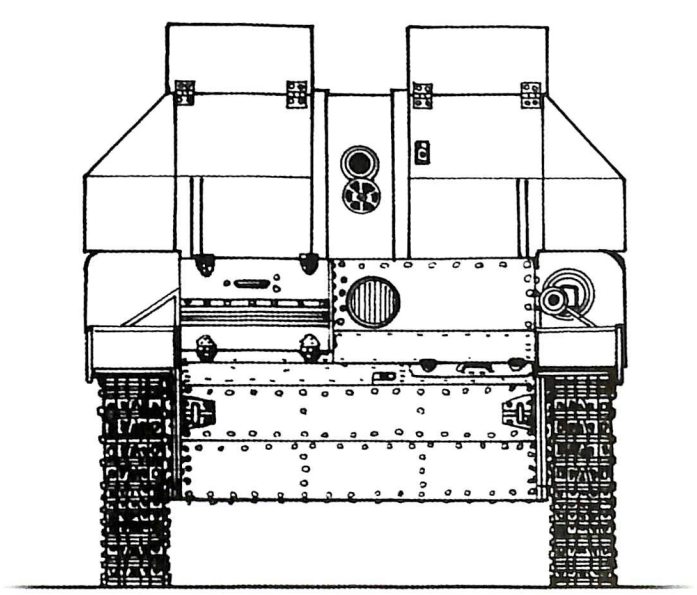
ARMEMENT

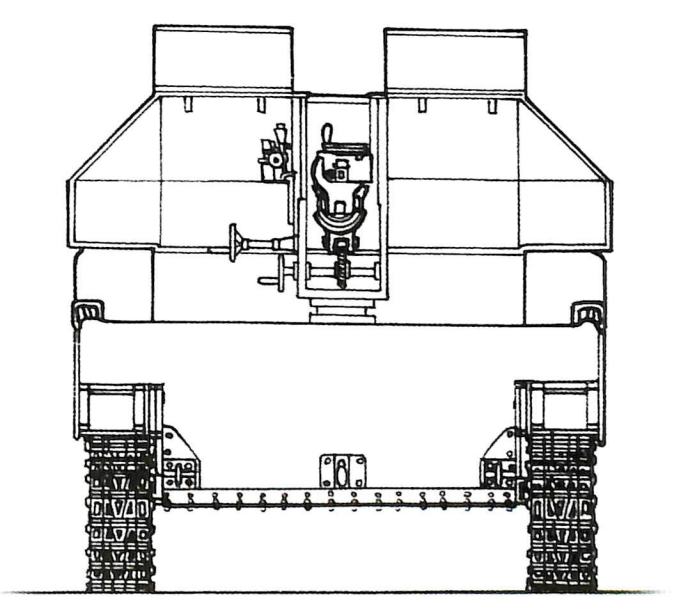
Principal	1 canon de 76,2 mm modèle 1927
Munitions	8 projectiles
Secondaire	-
Munitions	-

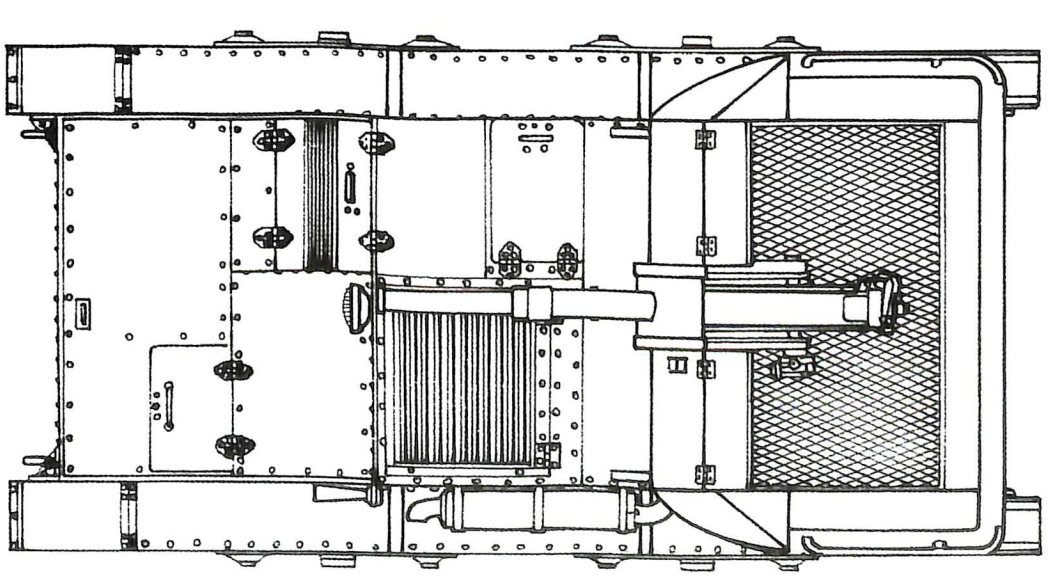
MOTORISATION & RADIO

Moteur	4 cylindres essence GAZ
Puissance	90 cv à 2 200 tr/min
Radio	Sans

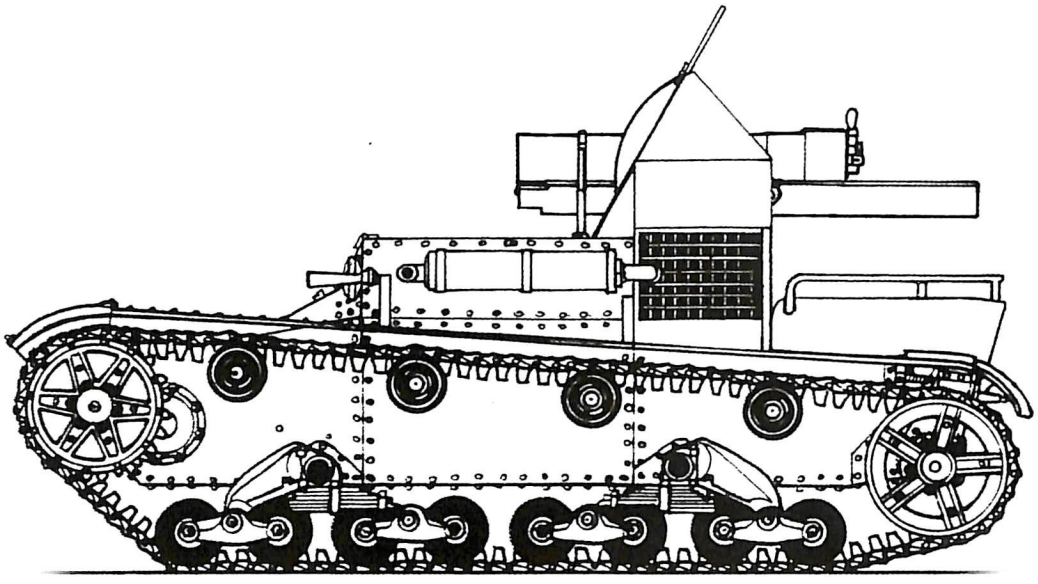


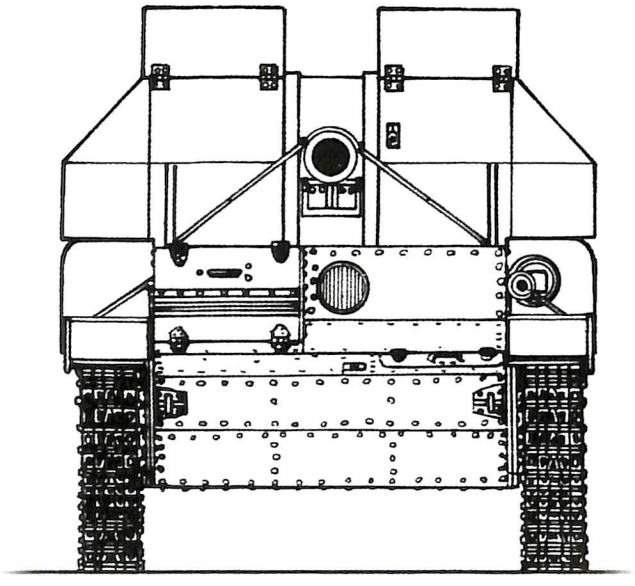


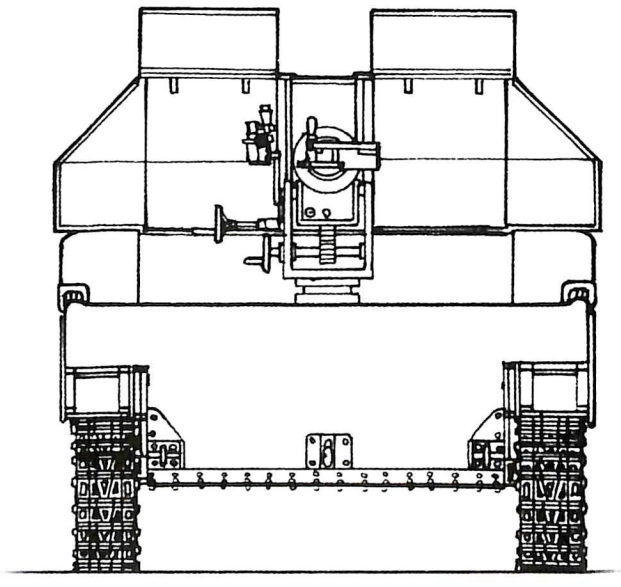


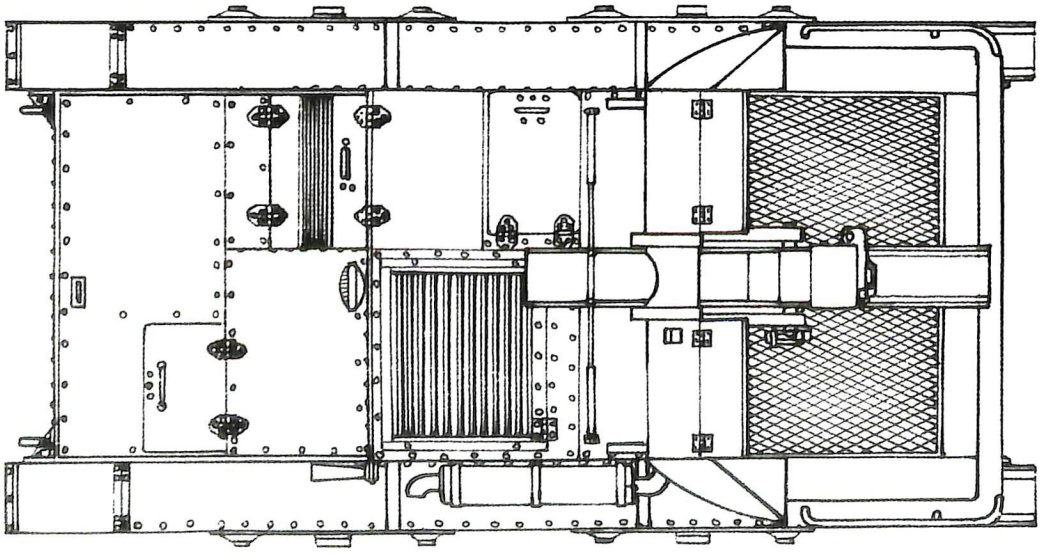


SU-5-2 1/35e © Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

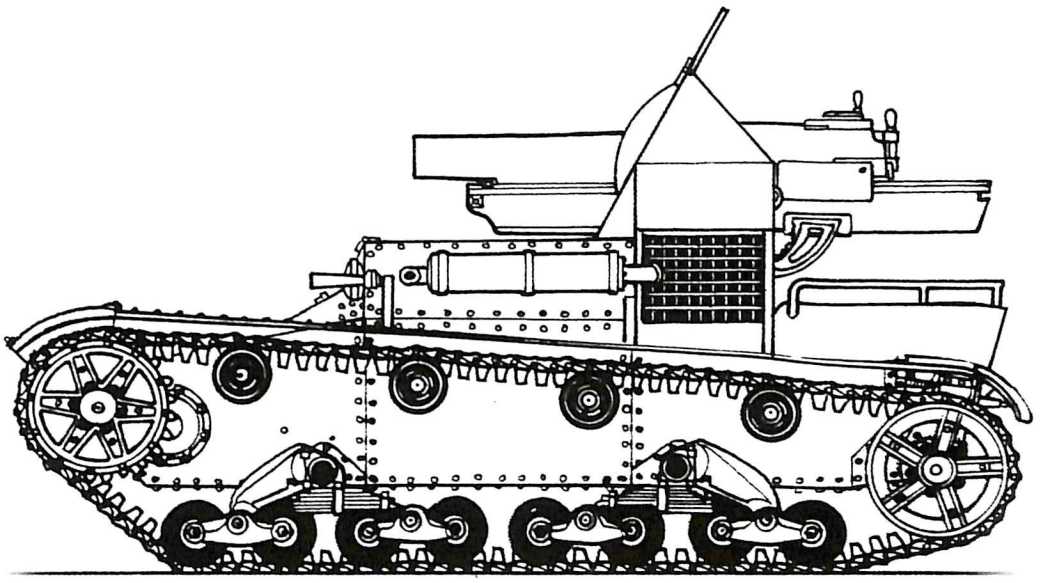


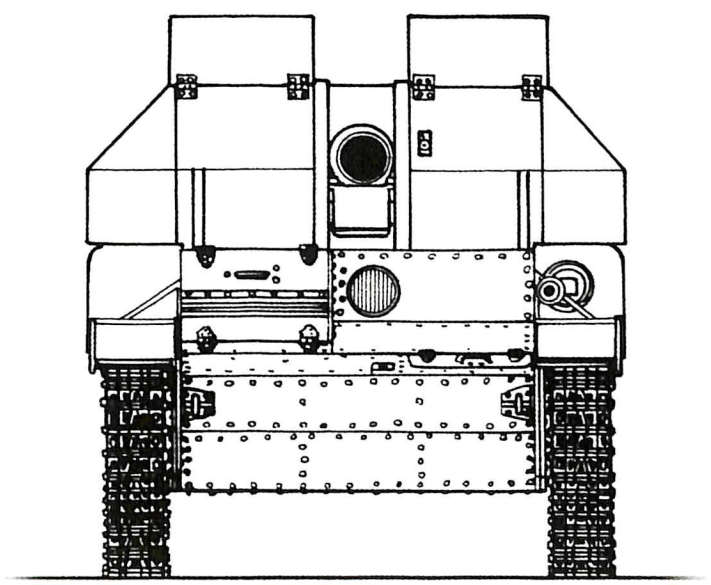


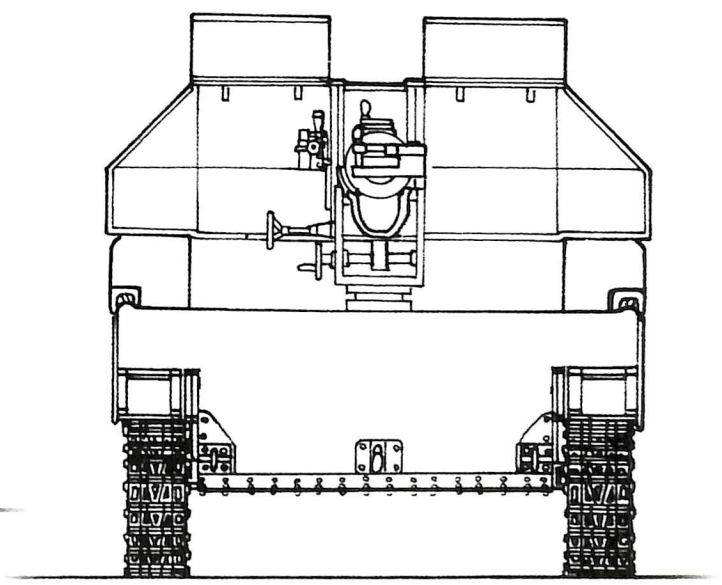


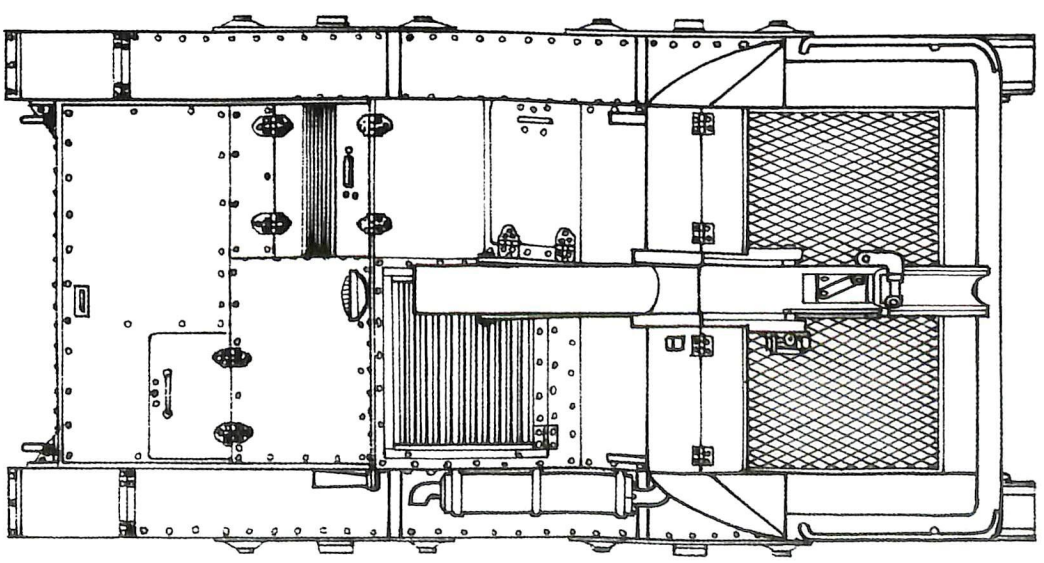


© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









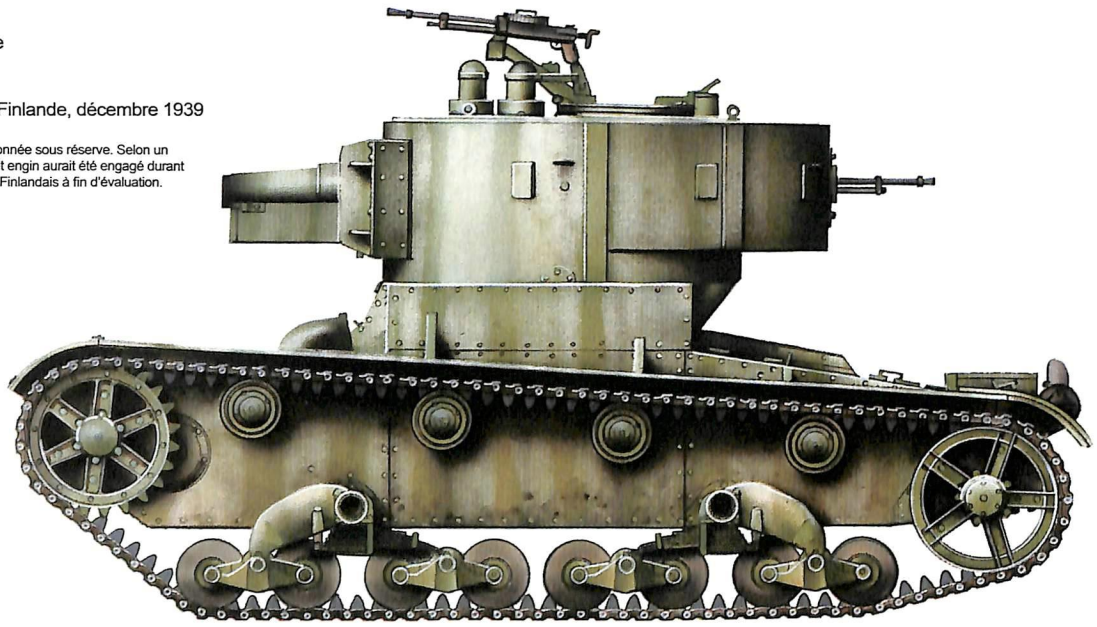
T-26A

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod Izhora*
Exemplaires produits	5
Équipage	3

Afin de fournir un appui feu aux chars légers T-26 munis de canons de 45 mm, les Soviétiques développent des variantes possédant des pièces de gros calibre à faible vitesse initiale destinées à venir à bout des fortifications. En 1932, un T-26 expérimental est équipé de la tourelle modèle A-43, pourvue d'un tube de 76,2 mm PS-3, conçue par l'ingénieur N. Dyrenkov. Peu pratique pour les personnels, elle est remplacée par une mouture élaborée par l'usine Kirov de Leningrad, future *Zavod 174*. Un 76 mm modèle 1927 est un temps pressenti, puis le choix final se porte sur le PS-3 et le 76,2 mm KT-28. En 1933, 5 T-26-KT (T-26A pour *Artilleriysky* ou T-26-4 pour les Allemands) sont commandés, 3 avec le KT monté dans la tourelle redessinée et 2 avec le PS-3. En dépit de caractéristiques techniques prometteuses, ce dernier est finalement écarté, car sa puissance met à mal la suspension et le mécanisme de rotation de la tourelle. En septembre 1934, les 5 T-26A sont réarmés avec le KT installé dans une tourelle élargie accueillant 48 projectiles, ou 40 charges, et un poste radio. Les tests se déroulent correctement jusqu'à ce qu'un engin soit détruit, le 19 septembre 1934, par l'explosion accidentelle d'un obus durant des essais de tir. La commande de 50 machines est alors annulée. Les Soviétiques préfèrent concentrer leurs efforts sur l'automoteur AT-1.

T-26A
40e Brigade Blindée
7e armée
Armée soviétique
Isthme de Carélie, Finlande, décembre 1939

Note : le camouflage est donnée sous réserve. Selon un unique document russe, cet engin aurait été engagé durant la guerre d'hiver contre les Finlandais à fin d'évaluation.



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	9,7 t
Longueur	4,80 m
Largeur	2,40 m
Hauteur	2,63 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
20 mm	20 mm	20 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
15 mm	15 mm	15 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
15 mm	15 mm	15 mm

MOBILITÉ

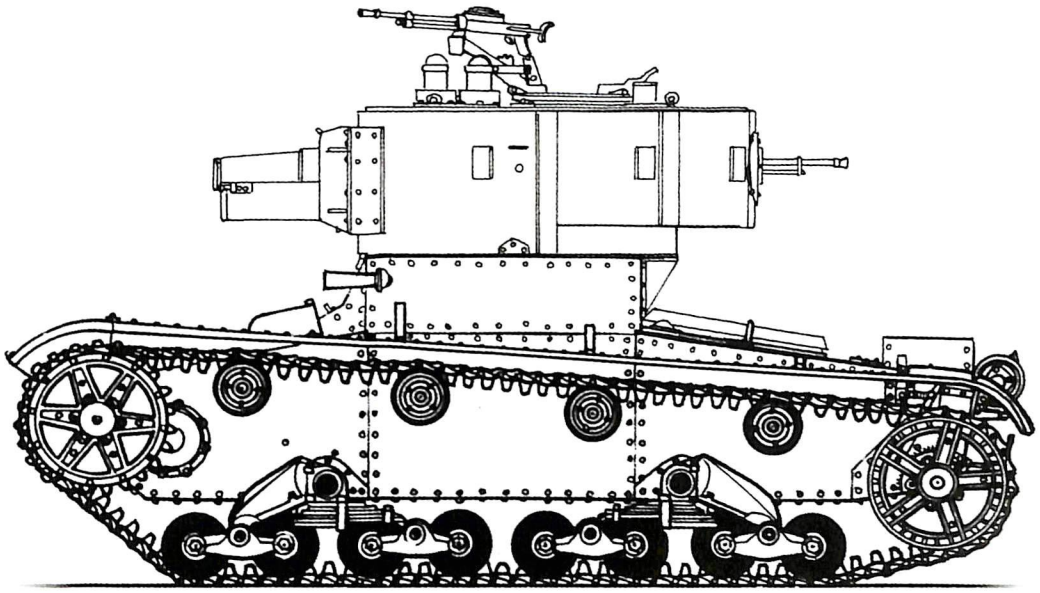
Vitesse maximale	
Sur route	30 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	140 km
Tout-terrain	120 km
Pente	30°
Obstacle vertical	0,6 m
Tranchée	2,45 m
Gué	0,80 m

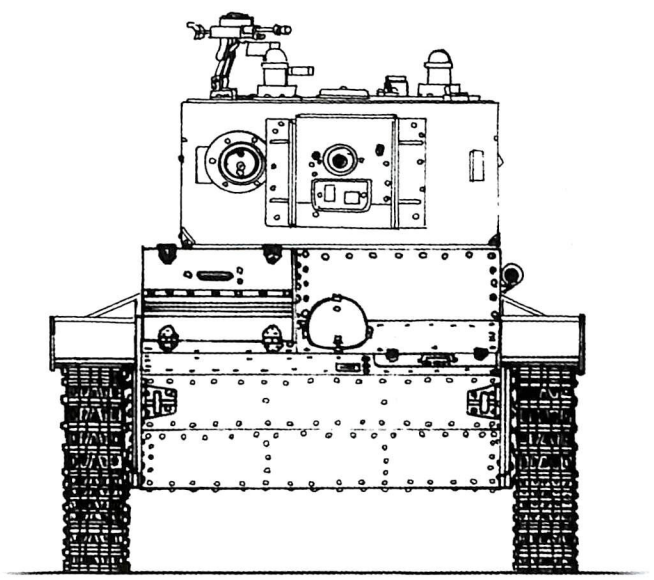
ARMEMENT

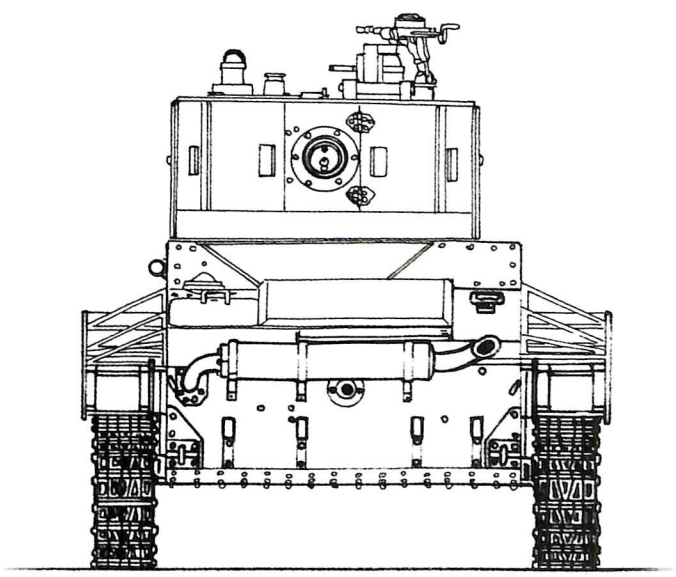
Principal	1 canon de 76,2 mm KT-28 L/16
Munitions	48 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	1 827 projectiles

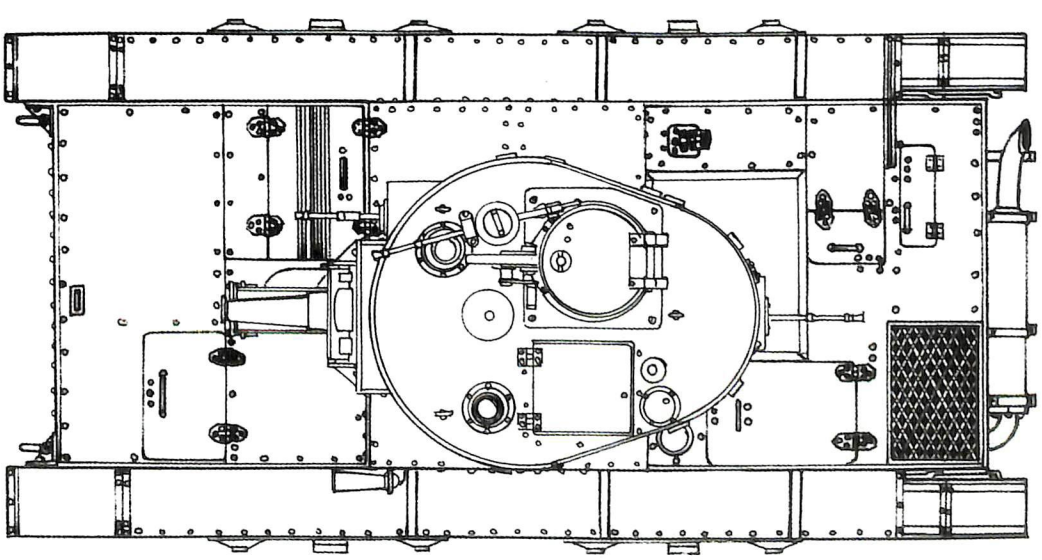
MOTORISATION & RADIO

Moteur	4 cylindres essence GAZ
Puissance	90 cv à 2 200 tr/min
Radio	Sans







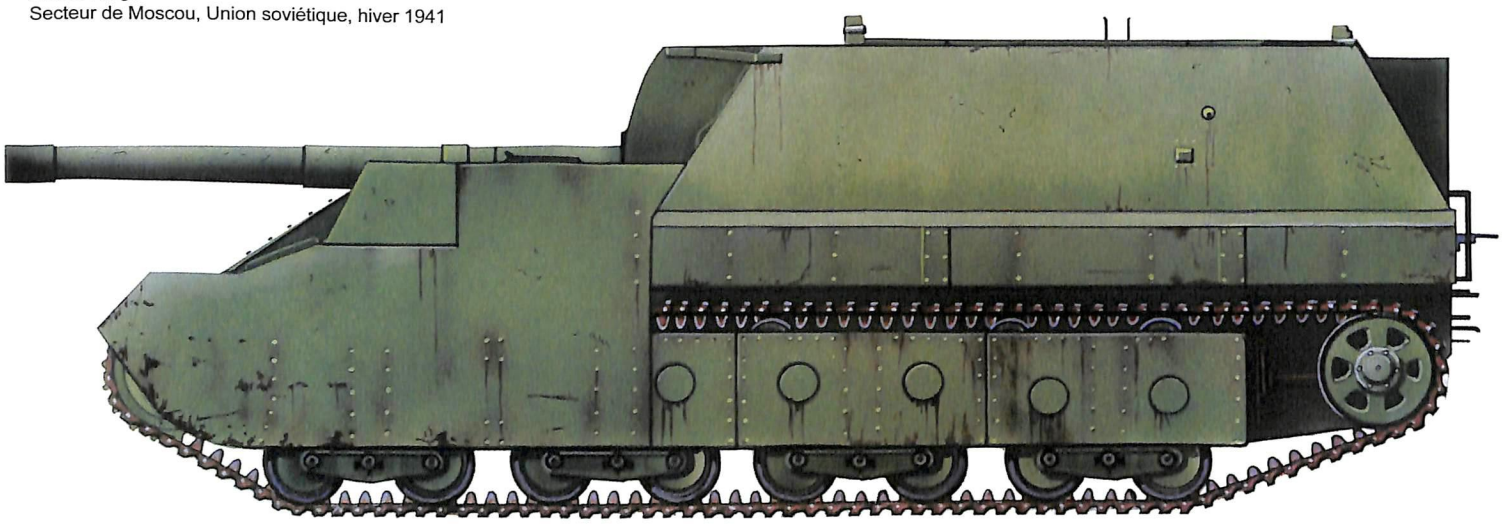


SU-14-Br-2

Catégorie	Canon automoteur lourd
Constructeur	Kirov
Exemplaires produits	1
Équipage	7

En 1934, les usines Kirov de Leningrad planchent sur un automoteur lourd, sur base d'un char T-35, ayant pour mission de détruire des blockhaus. Dans un premier temps, les ingénieurs hésitent pour leur SU-7 entre un canon de 254 mm, un obusier de 305 mm ou un mortier de 400 mm. Finalement désigné SU-14, l'engin est armé d'un obusier B-4 modèle 1931 de 203 mm expédiant un projectile de 100 kg à 18 kilomètres. Considéré comme manœuvrable avec son poids de 48,5 tonnes et son bloc M-17 de 500 cv, le SU-14 souffre d'une cuirasse insuffisante et d'une transmission capricieuse. L'utilisation d'organes mécaniques du T-28 résout en partie les problèmes, mais le 203 mm est jugé inadapté. Par ailleurs, en 1936, un SU-14-1 équipé d'un M-17F de 680 cv est testé. Cette même année, le 203 mm est remplacé par une pièce navale de B-30 de 152,4 mm sur l'un des prototypes, tandis que l'autre, référencé SU-14-2, accueille un Br-2 modèle 1935 de 152 mm. Ces tubes ont une meilleure portée, tout en affichant une cadence de tir supérieure. Au moment de la guerre russo-finlandaise, le SU-14-Br-2 est modernisé avec des blindages additionnels et muni d'une radio. Des tests démontrent ses capacités à détruire d'un coup direct les fortifications adverses et il entre finalement en action contre les forces allemandes approchant de Moscou fin 1941. Ce sera son seul engagement militaire.

SU-14-Br2
Unité non identifié
Armée rouge
Secteur de Moscou, Union soviétique, hiver 1941



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	65 t
Longueur	10 m
Largeur	3,37 m
Hauteur	3,56 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
50 mm	50 mm	20 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
35 mm	25 mm	20 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	22 km/h
Tout-terrain	19 km/h
Autonomie	
Sur route	150 km
Tout-terrain	70 km
Pente	30°
Obstacle vertical	1,20 m
Tranchée	4 m
Gué	1,20 m

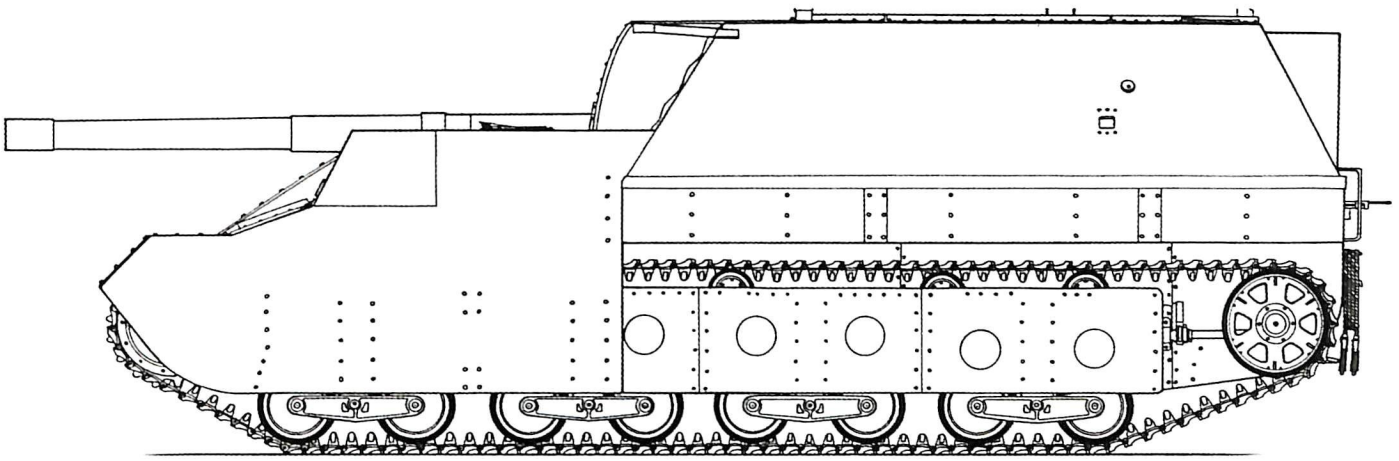
ARMEMENT

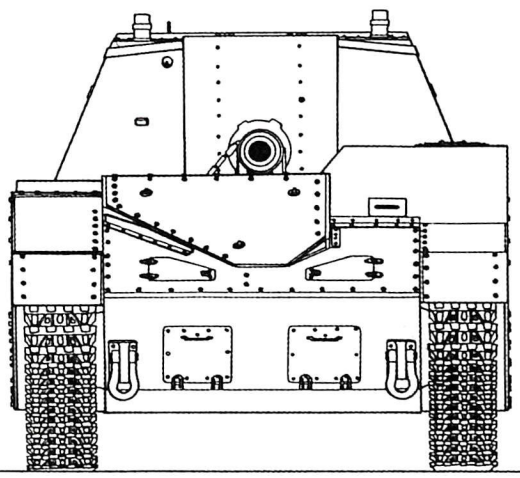
Principal	1 canon de 152,4 mm Br-2 modèle 1935
Munitions	32 projectiles
Secondaire	4 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	2 835 projectiles

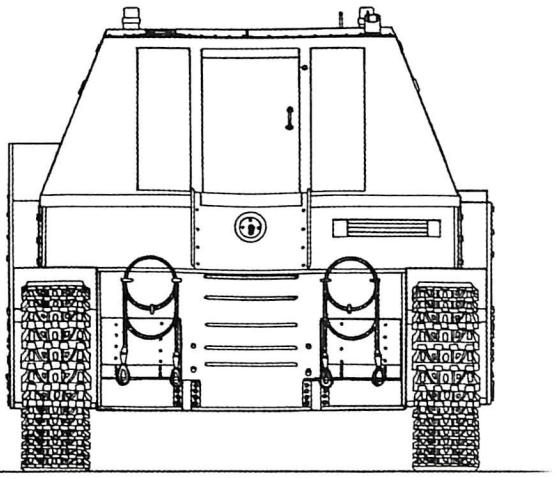
MOTORISATION & RADIO

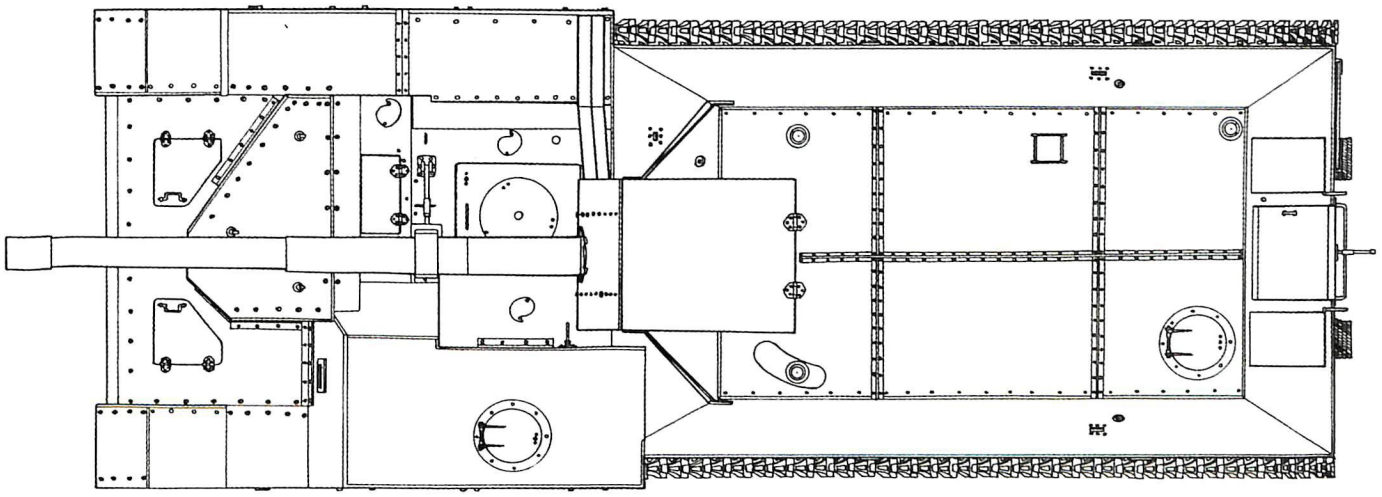
Moteur	12 cylindres essence M-17T
Puissance	500 cv à 2 200 tr/min
Radio	71-TK-1

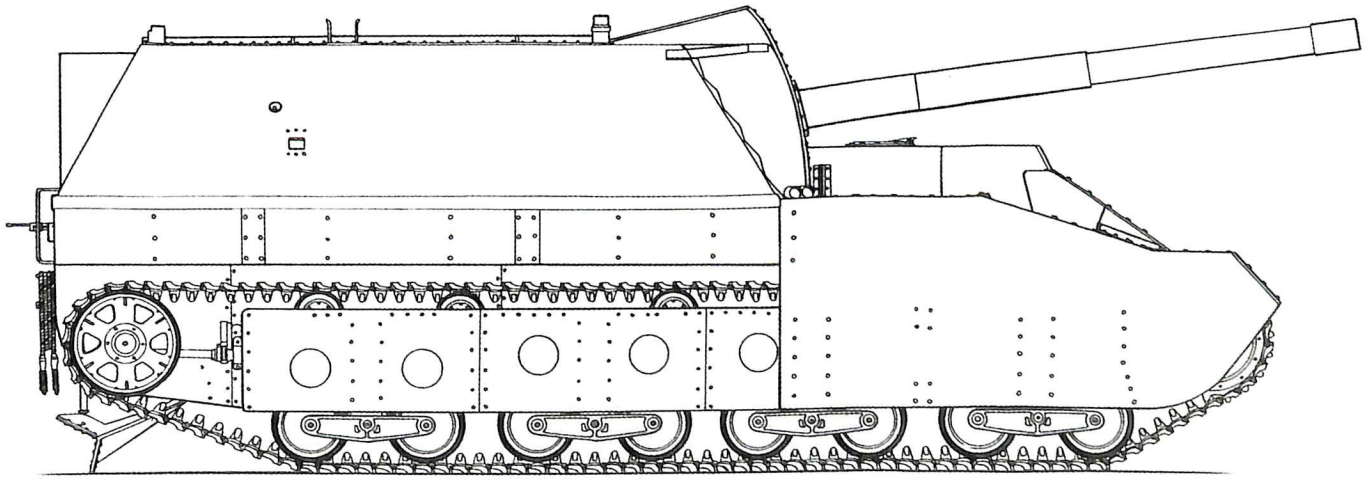
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







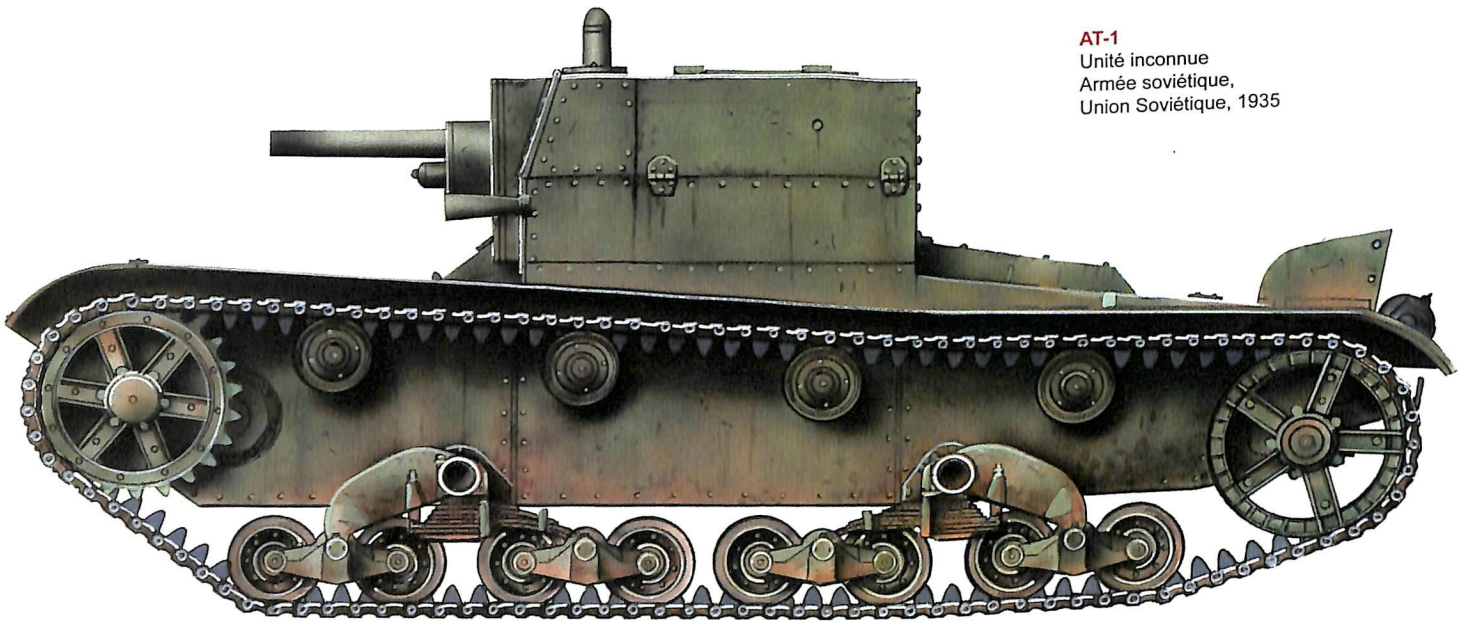




AT-1

Catégorie	Canon automoteur expérimental
Constructeur	*Zavod Izhora*
Exemplaires produits	10
Équipage	3

Après la destruction accidentelle d'un prototype du T-26A, suite à l'explosion de ses munitions, les Soviétiques s'orientent, en septembre 1934, vers un engin d'appui au dessin totalement différent. Il est vrai que si le canon de 76,2 mm PS-3 s'est révélé bien plus puissant que le modèle KT de même calibre, son recul sollicite de manière trop importante les mécanismes de tourelle du T-26. Un char léger T-26 modèle 1933 est donc détourellé et une casemate est greffée sur sa caisse. Outre le fait qu'elle est bien plus basse, la structure fixe encaisse mieux les contraintes lors des tirs. Deux véhicules expérimentaux sont assemblés et testés en 1935. Selon certaines sources, le bureau d'études d'Oleg Konstantinovich (O.K.) Antonov, le concepteur d'avions, aurait été mandaté afin de les transformer en planeurs grâce à l'adjonction d'ailes et d'une queue. Quoi qu'il en soit, la commande initiale, prévue pour 1936, de 10 automoteurs est finalement annulée, bien que huit châssis incomplets aient été construits par la firme Izhora, située près de Leningrad. Leur sort final demeure inconnu. Cet automoteur est désigné AT-1, ce qui se traduit habituellement par *Artilleriysky Tank-1*.



AT-1
Unité inconnue
Armée soviétique,
Union Soviétique, 1935

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	9,6 t (estimation)
Longueur	4,80 m
Largeur	2,40 m
Hauteur	2,12 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
n.c.	n.c.	n.c.

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
15 mm	15 mm	15 mm

MOBILITÉ

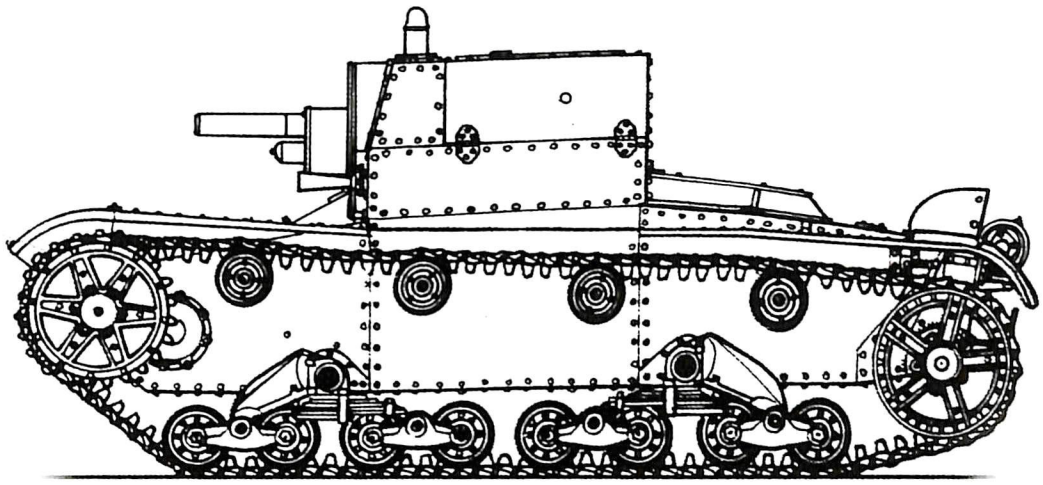
Vitesse maximale	
Sur route	30 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	140 km
Tout-terrain	120 km
Pente	30°
Obstacle vertical	0,6 m
Tranchée	2,45 m
Gué	0,80 m

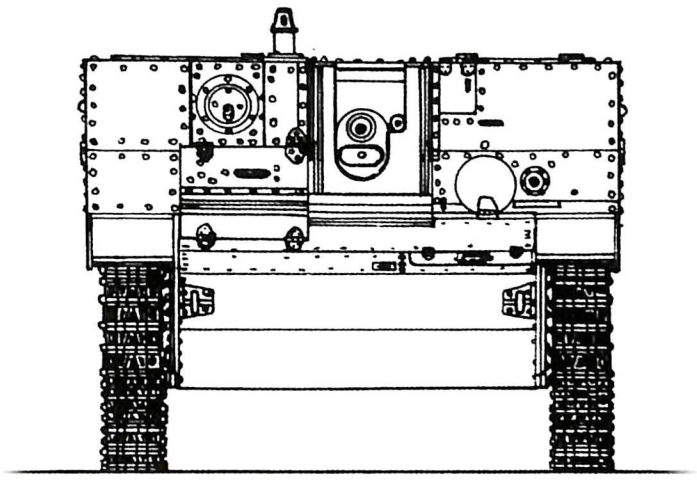
ARMEMENT

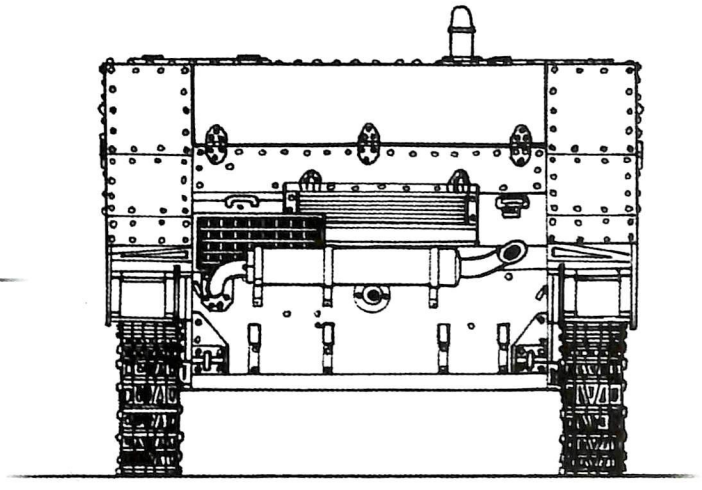
Principal	1 canon de 76,2 mm PS-3
Munitions	40 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	1 827 projectiles

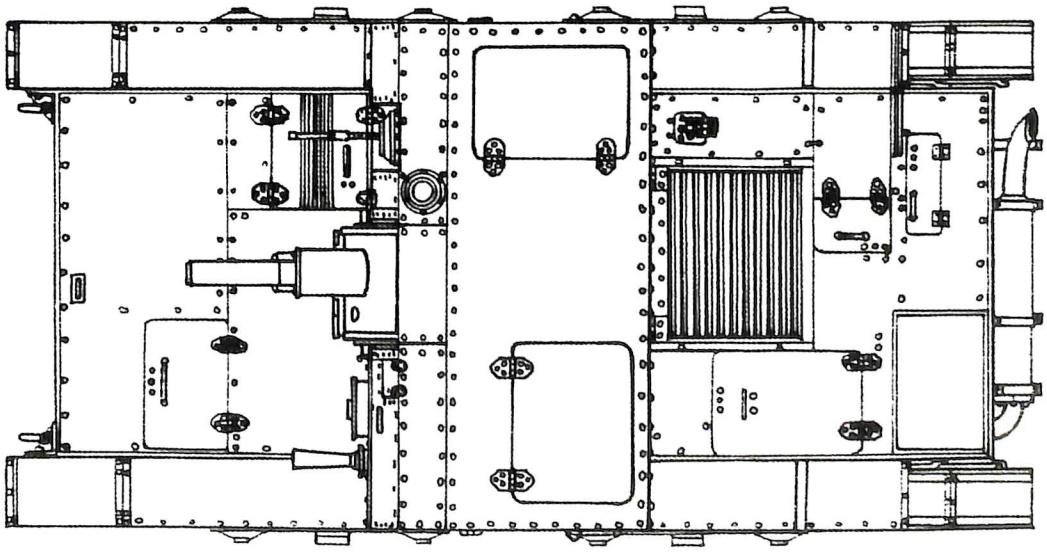
MOTORISATION & RADIO

Moteur	4 cylindres essence GAZ
Puissance	90 cv à 2 200 tr/min
Radio	Sans





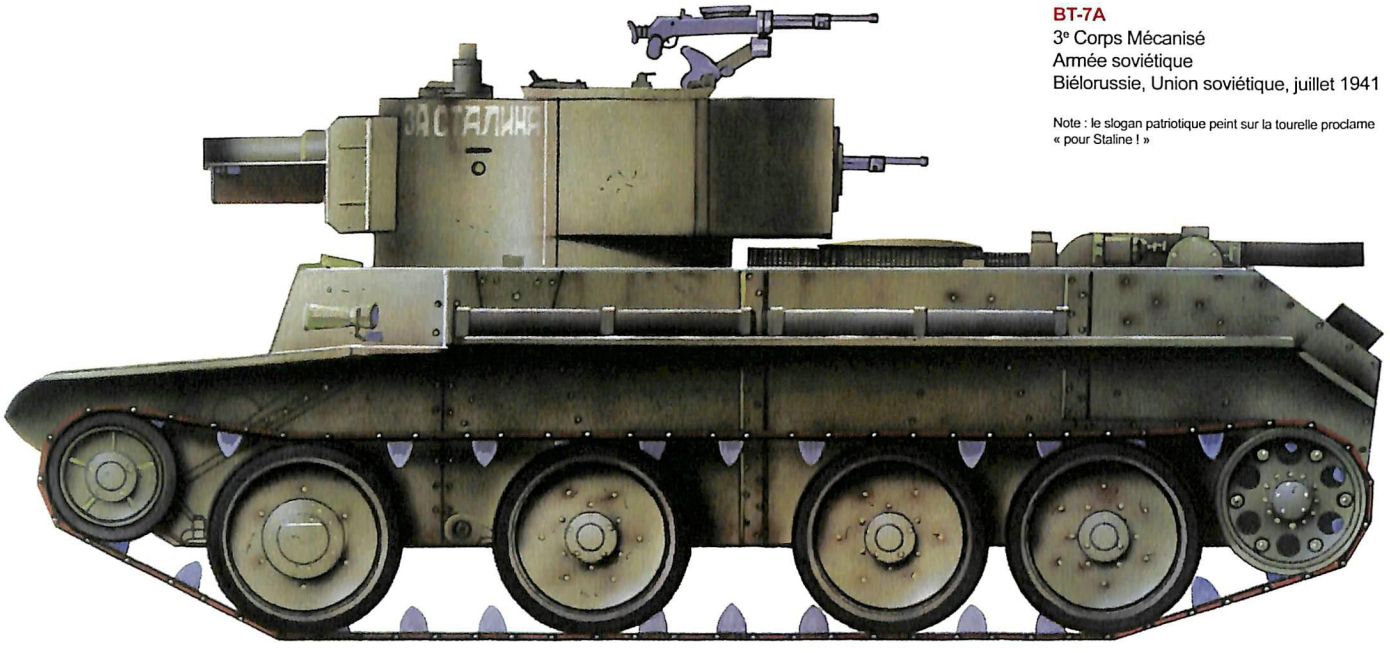




BT-7A

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod 183*
Exemplaires produits	156
Équipage	3

Comme le T-26, le tank rapide BT-5 (BT pour *Bystrokhodny Tank*, tank véloce) connaît une variante destinée à l'appui rapproché : le BT-5A ou BT-5AT, ce dernier étant équipé de la tourelle initialement prévue pour le T-26-4. Cette arme projette des obus explosifs de 6,2 kg à une portée maximale de 7 125 mètres. En outre, une munition perforante BR est disponible, mais sa balistique est médiocre (370 m/s), avec 23 mm de blindage transpercés à 100 mètres sous une incidence de 30°. L'arrêt de la fabrication du BT-5 au profit du BT-7, pourvu d'une motorisation plus puissante, voit naturellement ce dernier récupérer le 76,2 mm KT-28. La tourelle cylindrique abrite 48 projectiles. Toutefois, lorsque le BT-7A est en configuration de commandement avec un poste radio 71-TK-1 et une antenne cadre, la dotation tombe à 40 charges. Les sources manquent de précision sur la production totale de BT-7A qui est généralement évaluée dans une fourchette allant de 154 à 156 machines. Ces engins d'appui sont déployés en juin 1941 afin de faire face à l'invasion allemande ; mais engagés à contre-courant de leurs tactiques, ils seront balayés par les *Panzer*. Le BT-7M, aussi désigné BT-8, est lui également testé avec un obusier court de 76,2 mm modèle 1927-1932 ; néanmoins, un seul prototype est assemblé.



BT-7A
3e Corps Mécanisé
Armée soviétique
Biélorussie, Union soviétique, juillet 1941

Note : le slogan patriotique peint sur la tourelle proclame « pour Staline ! »

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	14 t
Longueur	5,66 m
Largeur	2,29 m
Hauteur	2,73 m

PROTECTION

Blindage tourelle

Frontal	Latéral	Arrière
20 mm	20 mm	20 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
22 mm	13 mm	13 mm

Blindage superstructure

Frontal	Latéral	Arrière
22 mm	13 mm	10 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	52 km/h
Tout-terrain	38 km/h
Autonomie	
Sur route	350 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	40°
Obstacle vertical	0,55 m
Tranchée	2 m
Gué	1,20 m

ARMEMENT

Principal	1 canon de 76,2 mm KT-28 L/16
Munitions	48 projectiles
Secondaire	2 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	2 400 projectiles

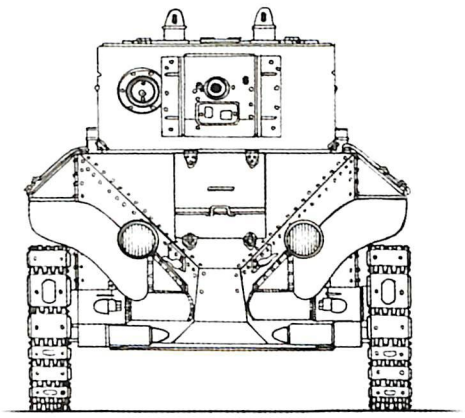
MOTORISATION & RADIO

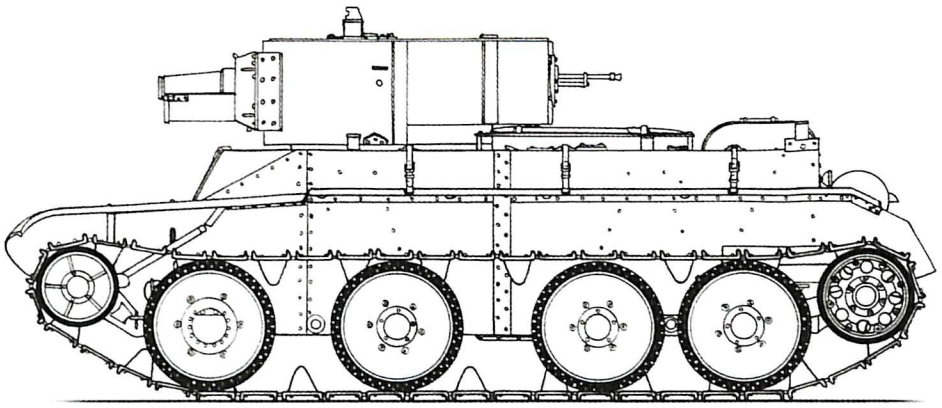
Moteur	12 cylindres essence M-17T
Puissance	450 cv à 1 750 tr/min
Radio	Sans

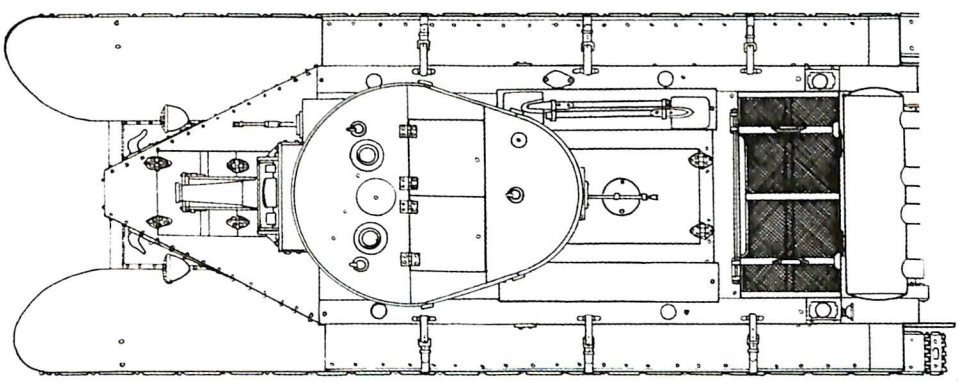
BT-5A

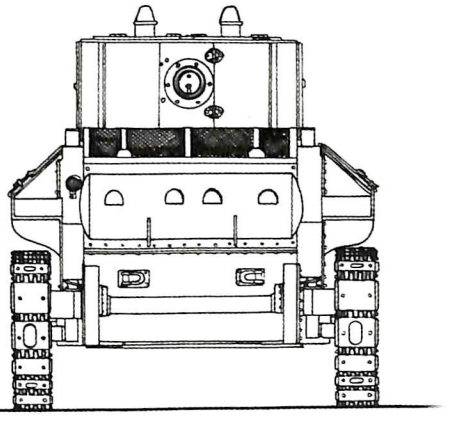
1/48e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

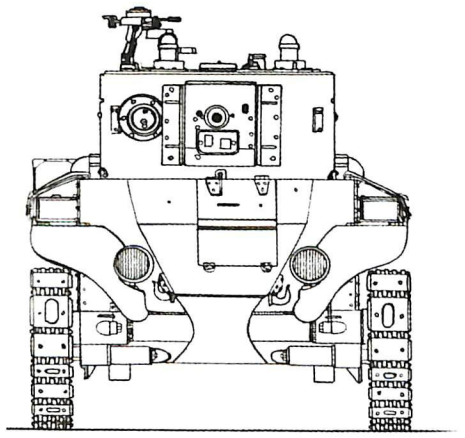


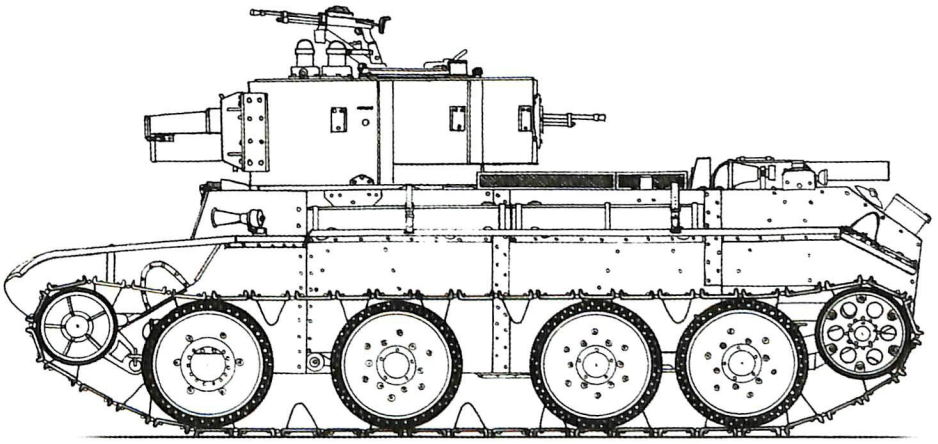


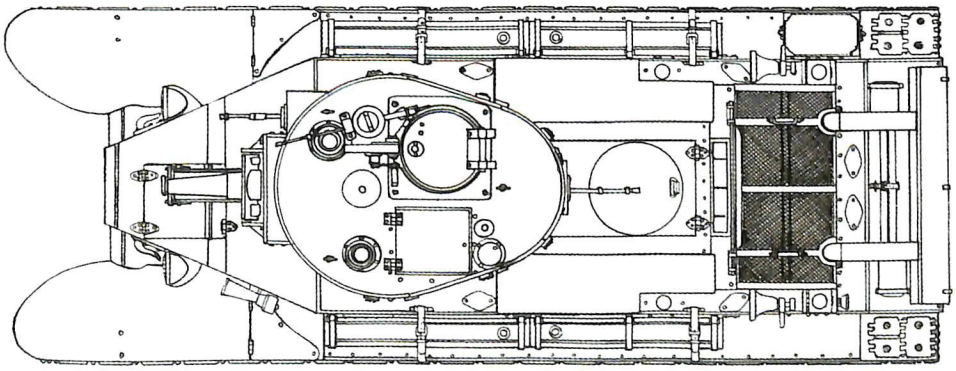


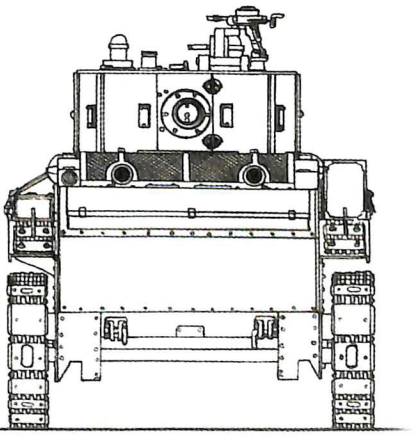


BT-7A





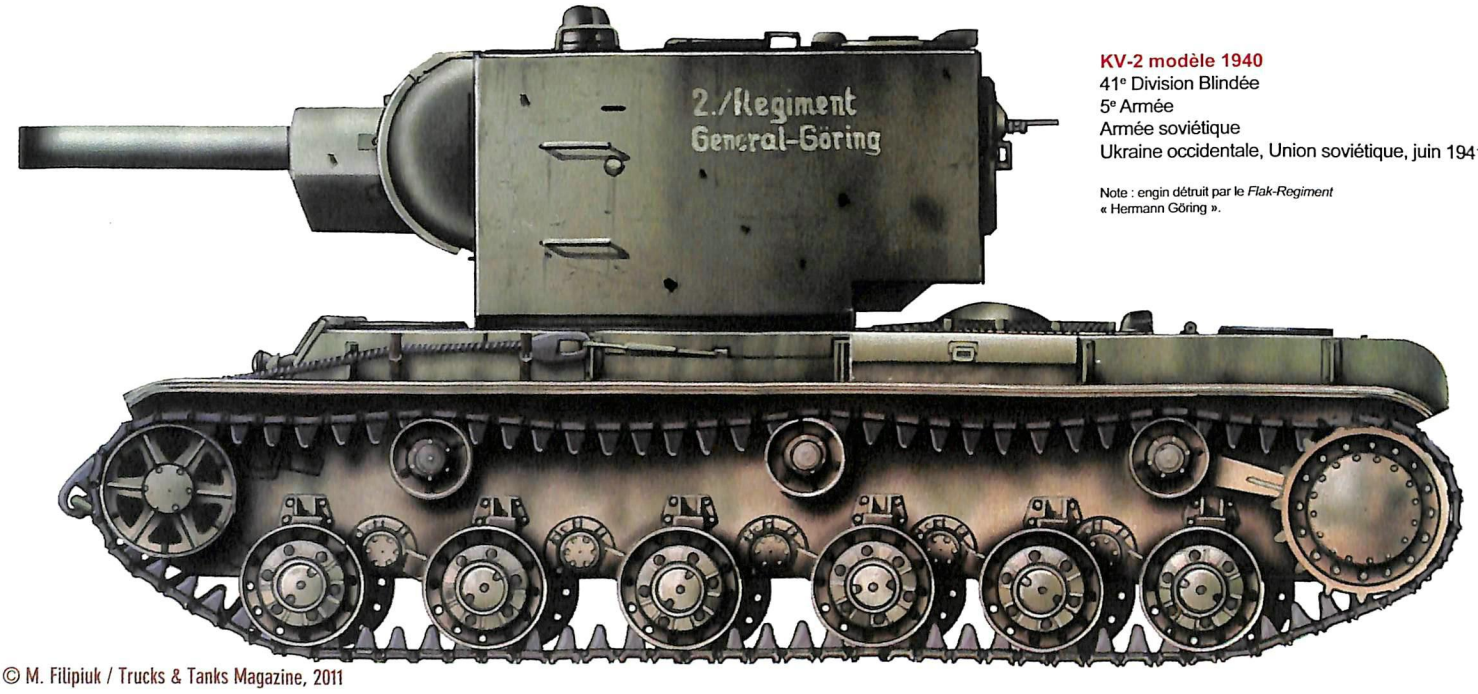




KV-2 MODÈLE 1940

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod 100*
Exemplaires produits	334
Équipage	6

En 1939, lors de la guerre d'Hiver contre la Finlande, l'Armée rouge bute contre les fortifications de la ligne « Mannerheim ». Afin de disposer d'un appui feu direct, le châssis du tank lourd KV-1 est affublé d'une gigantesque tourelle aux formes rectangulaires. Pivotant sur 360°, elle est pourvue d'un obusier de 152 mm modèle 1909/1930. En janvier 1940, le premier démonstrateur est désigné modèle à « grande tourelle » puis, début 1941, KV-2. L'installation du 152 mm dans une tourelle fermée est particulièrement problématique, car après chaque tir, de la fumée et des fragments de douille sont projetés dans tous les sens, rendant l'atmosphère irrespirable pour l'équipage composé d'un commandant, d'un conducteur, d'un opérateur radio, d'un tireur et de deux chargeurs. Après l'assemblage de six prototypes, désignés MT-1 ou modèle 1939, la tourelle est redessinée. Désormais référencée MT-2 ou modèle 40, cette version adopte un nouveau 152 mm M10 de 20 calibres modèle M-1938/1940. Le KV-2 étant conçu pour évoluer au plus près de la ligne de front, son blindage affiche une épaisseur conséquente, à l'exemple du mantelet atteignant les 110 mm. Une telle cuirasse le rend totalement invulnérable aux antichars allemands. Sa masse et sa taille limitent toutefois son potentiel, tout comme sa médiocre fiabilité.



KV-2 modèle 1940
41e Division Blindée
5e Armée
Armée soviétique
Ukraine occidentale, Union soviétique, juin 1941

Note : engin détruit par le *Flak-Regiment* « Hermann Göring ».

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	52 t
Longueur	7 m
Largeur	3,25 m
Hauteur	3,30 m

PROTECTION

Blindage tourelle		
Frontal	Latéral	Arrière
110 mm	75 mm	75 mm
Blindage caisse		
Frontal	Latéral	Arrière
75 mm	75 mm	70 mm
Blindage superstructure		
Frontal	Latéral	Arrière
75 mm	75 mm	60 mm

MOBILITÉ

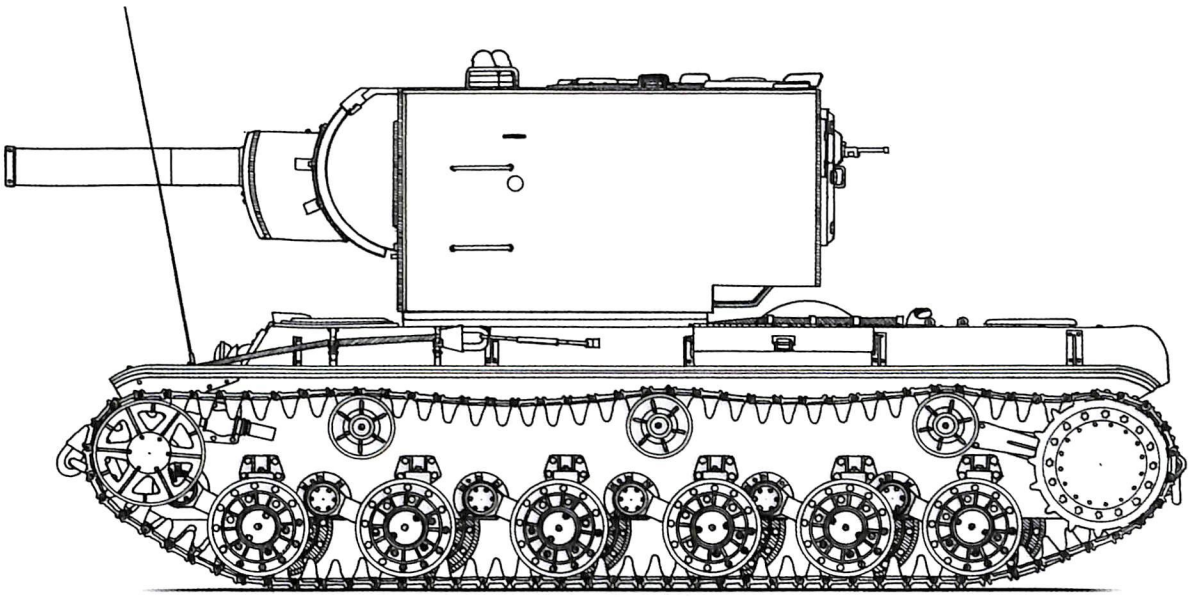
Vitesse maximale	
Sur route	26 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	220 km
Tout-terrain	130 km
Pente	30°
Obstacle vertical	1,2 m
Tranchée	2,7 m
Gué	1,6 m

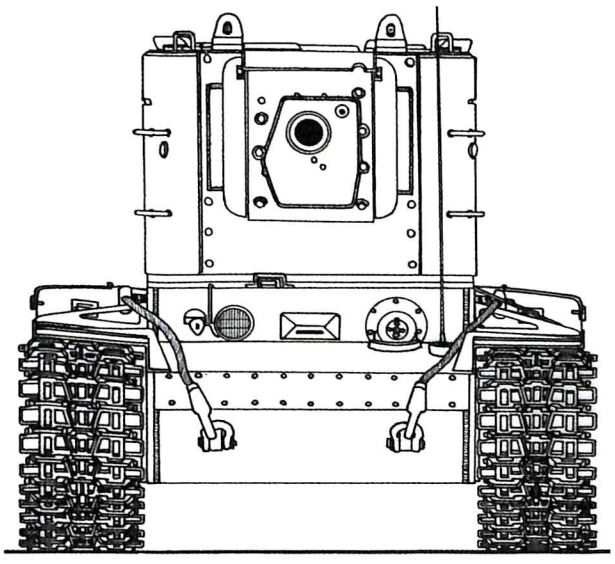
ARMEMENT

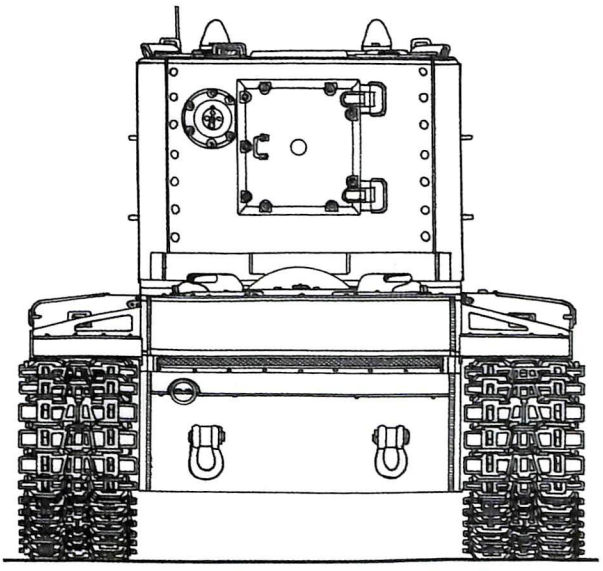
Principal	1 obusier de 152,4 mm ML10 L/24
Munitions	36 projectiles
Secondaire	3 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	3 087 projectiles

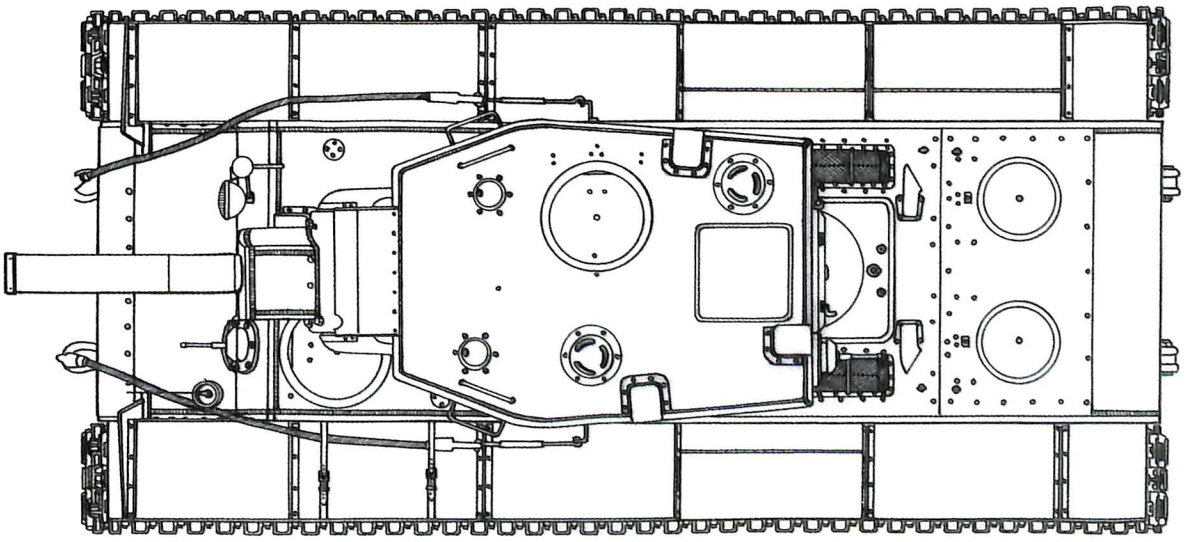
MOTORISATION & RADIO

Moteur	12 cylindres diesel V-2-K
Puissance	600 cv à 2 000 tr/min
Radio	71-TK-3







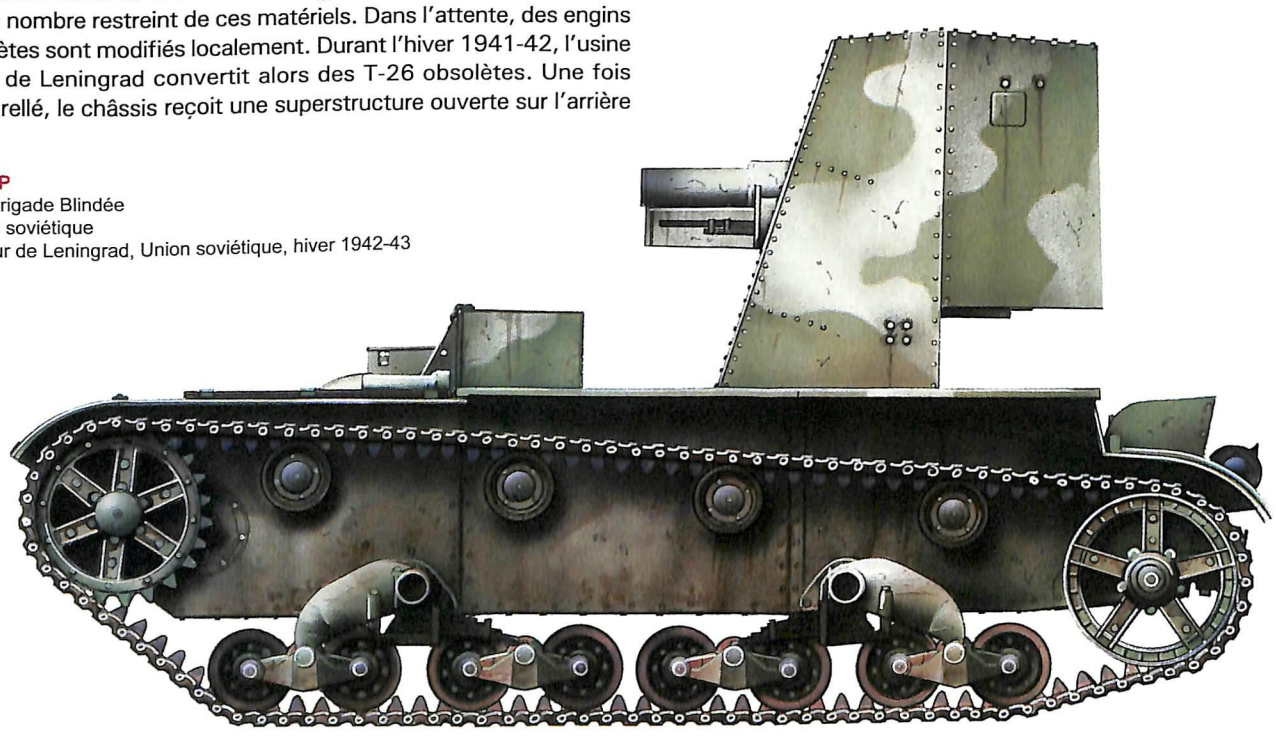


SU-76P

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod* Kirov (*Zavod 174*)
Exemplaires produits	14 (tous modèles confondus)
Équipage	3

Durant l'opération « Barbarossa », l'Union soviétique voit près de 20 000 de ses blindés partir en fumée. Ces pertes ne peuvent pas être compensées rapidement, car Moscou a organisé le déménagement de centaines d'usines vers l'Oural, hors de portée des *Panzer*. Avant que les chaînes d'assemblage ne se remettent en marche, la troupe subit une pénurie de véhicules et réclame des automoteurs destinés à appuyer l'infanterie. Un manque d'autant plus important que malgré des études faites durant l'entre-deux-guerres, l'Armée rouge n'aligne qu'un nombre restreint de ces matériels. Dans l'attente, des engins obsolètes sont modifiés localement. Durant l'hiver 1941-42, l'usine Kirov de Leningrad convertit alors des T-26 obsolètes. Une fois détourellé, le châssis reçoit une superstructure ouverte sur l'arrière et abritant une pièce de 37 mm (2 exemplaires) ou un canon régimentaire de 76,2 mm modèle 1927 (12 à 13 machines). Le bouclier du SU-T-26 protège juste l'équipage de trois hommes des balles de petit calibre. Redésignés SU-26 ou SU-76, ils participent aux combats jusqu'à l'hiver 1942-43, avant de disparaître sous les coups adverses. Début 1943, les automoteurs sont renommés SU-76P (P pour *Polkaya*, régimentaire), de manière à éviter la confusion avec le SU-76 à caisse de T-70.

SU-76P
220e Brigade Blindée
Armée soviétique
Secteur de Leningrad, Union soviétique, hiver 1942-43



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	12 t (estimation)
Longueur	4,80 m
Largeur	2,40 m
Hauteur	2,49 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
6 mm	-	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
15 mm	15 mm	15 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	30 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	140 km
Tout-terrain	120 km
Pente	30°
Obstacle vertical	0,6 m
Tranchée	2,45 m
Gué	0,80 m

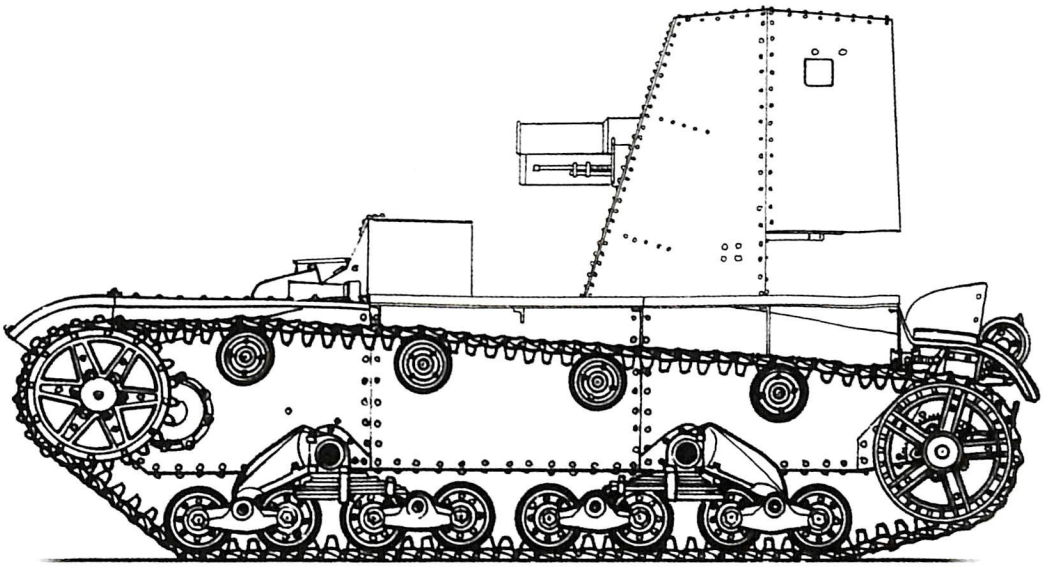
ARMEMENT

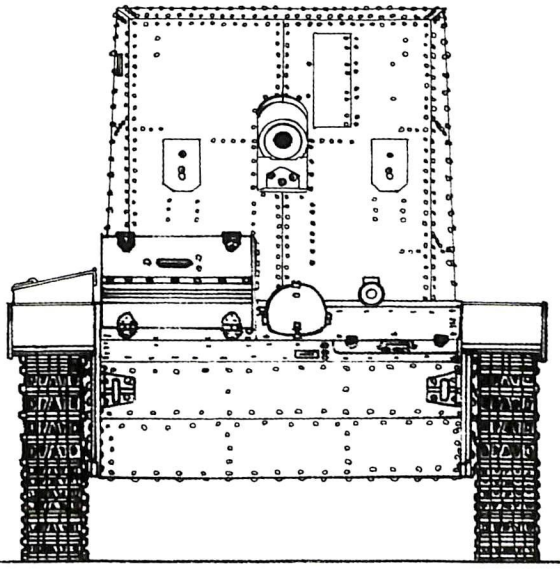
Principal	1 canon de 76,2 mm modèle 1927
Munitions	n.c.
Secondaire	2 mitrailleuses DT de 7,62 mm
Munitions	1 827 projectiles

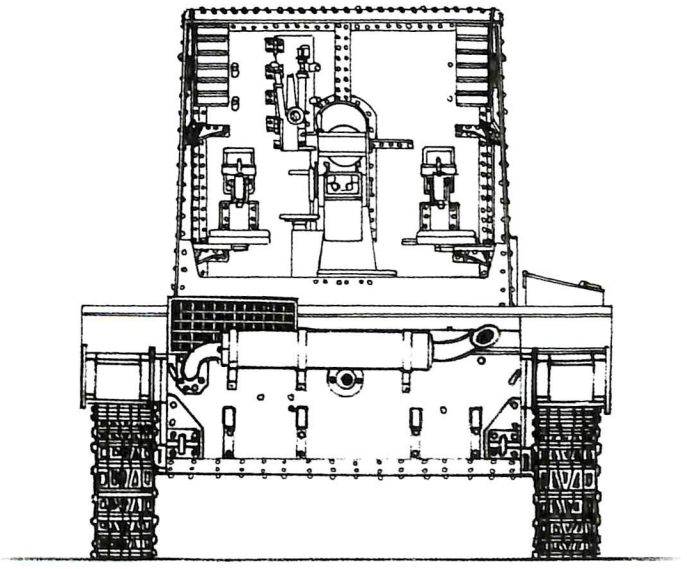
MOTORISATION & RADIO

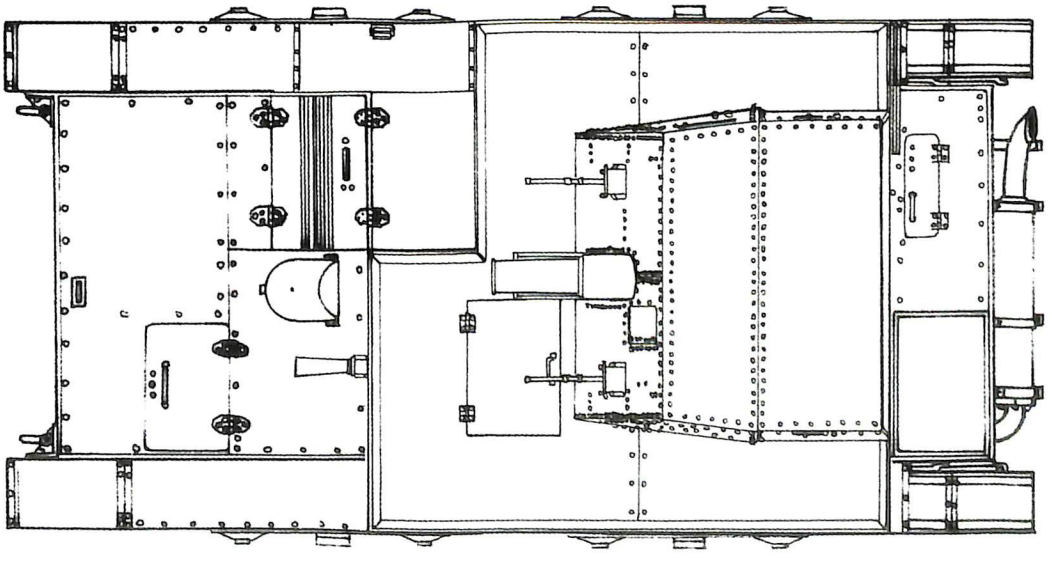
Moteur	4 cylindres essence GAZ
Puissance	90 cv à 2 200 tr/min
Radio	Sans

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







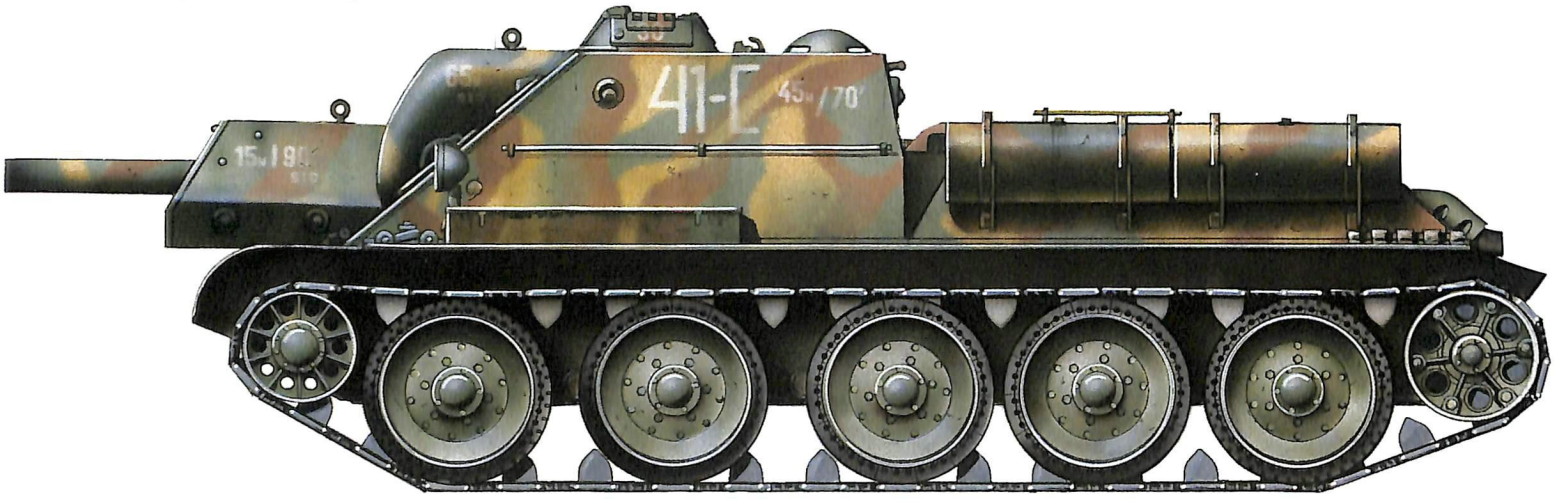


SU-122

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod 9*
Exemplaires produits	1 148
Équipage	5

S'inspirant du *Sturmgeschütz III*, Moscou décide, en avril 1942, d'acquérir un canon automoteur équipé d'un obusier de 122 mm modèle M30S. Deux prototypes entrent alors en concurrence. Le premier, basé sur le châssis du T-34, nom de code U-35, est présenté par l'usine UTZM. Dessiné par la *Zavod 592*, le second, le SG-122(A), reprend celui du *StuG III* afin de faire face à la pénurie de blindés sévissant durant l'année 1942. Finalement, le U-35 sort vainqueur de cette compétition et prend la dénomination officielle de SU-122. Une superstructure de forme trapézoïdale accueille donc un 122 mm (diamètre exact de 121,9 mm) et ses 40 projectiles. Le débattement du tube, placé frontalement, est de 10° en azimut et de - 3° à + 26° en site. L'équipage se compose d'un conducteur/mécanicien, d'un tireur, d'un commandant et de deux pointeurs faisant aussi office de chargeurs. À l'instar des autres automoteurs, le manque d'espace dans le compartiment de combat empêche l'installation d'un armement secondaire. De ce fait, la protection rapprochée est assurée par des pistolets-mitrailleurs de 7,62 mm. Grâce à sa puissante munition explosive, le SU-122 est efficace dans son rôle d'appui feu et peut, occasionnellement, servir de chasseur de chars, bien que son obusier ne soit pas des plus performants pour cette tâche. Sa production démarre en décembre 1942.

SU-122
Engin capturé et rapatrié en Allemagne à des fins d'évaluation, ce qui explique les inscriptions techniques portées sur la machine. Le camouflage semble être d'origine russe.



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	30,9 t
Longueur	6,95 m
Largeur	3 m
Hauteur	2,32 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
45 mm	45 mm	45 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
45 mm	45 mm	45 mm

MOBILITÉ

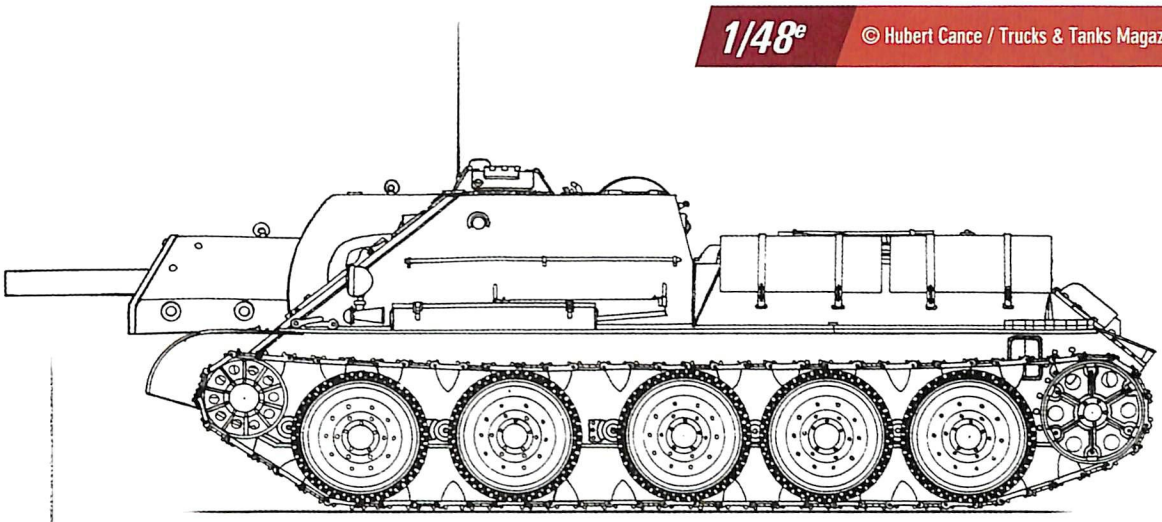
Vitesse maximale	
Sur route	55 km/h
Tout-terrain	25 km/h
Autonomie	
Sur route	270 km
Tout-terrain	165 km
Pente	35°
Obstacle vertical	0,8 m
Tranchée	2,50 m
Gué	1,3 m

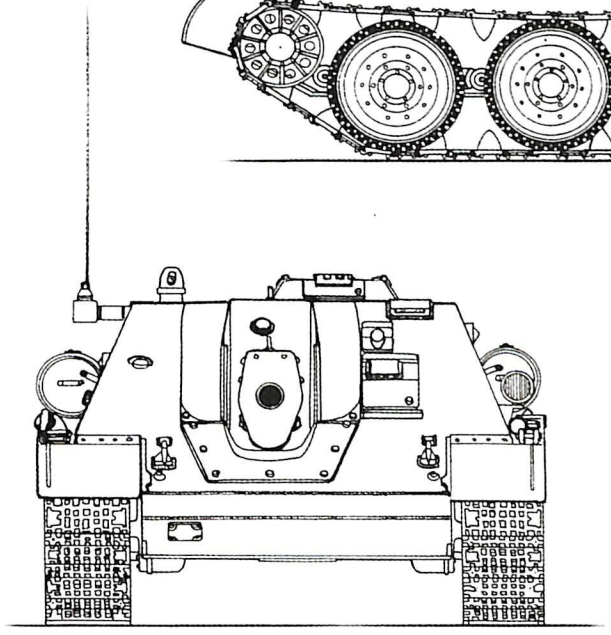
ARMEMENT

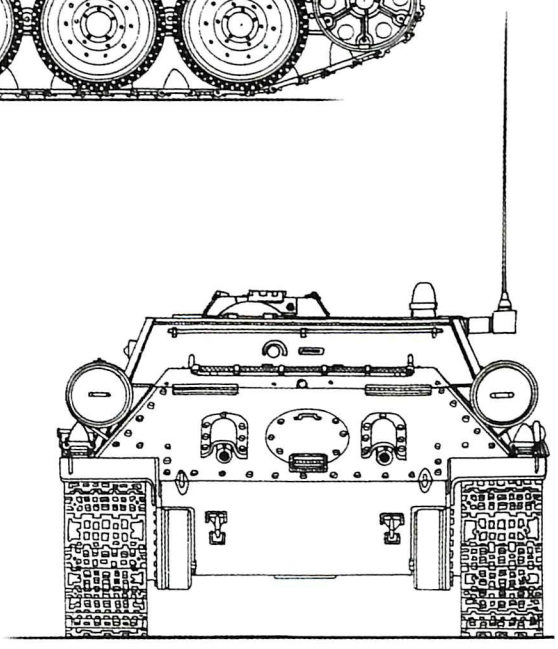
Principal	1 obusier de 122 mm M30S Model 1938
Munitions	40 projectiles
Secondaire	Grenades et pistolets-mitrailleurs PPsh-41
Munitions	24 grenades modèles F-1, 5 grenades antichars

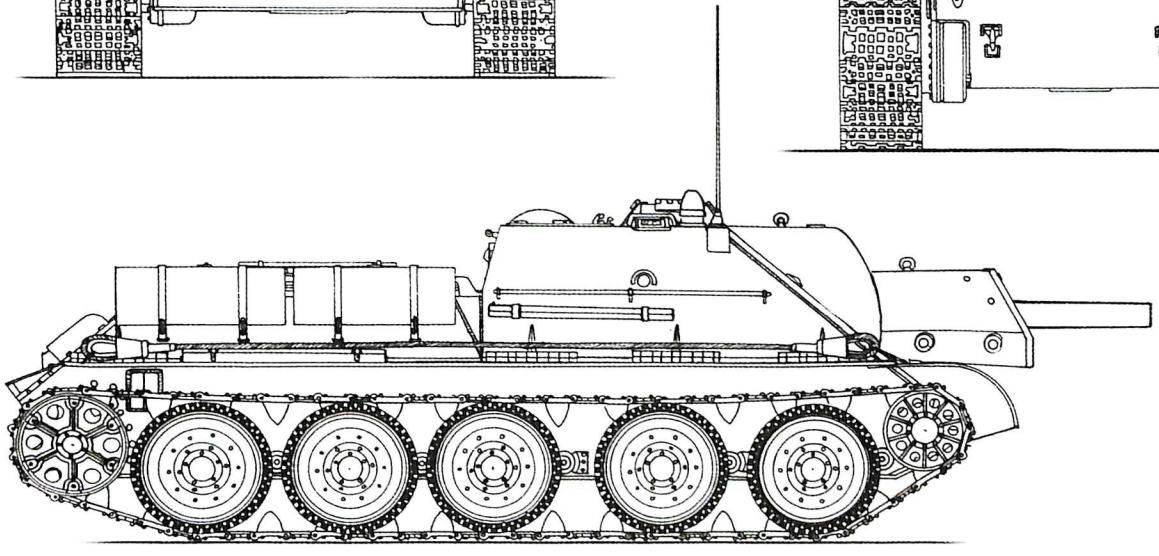
MOTORISATION & RADIO

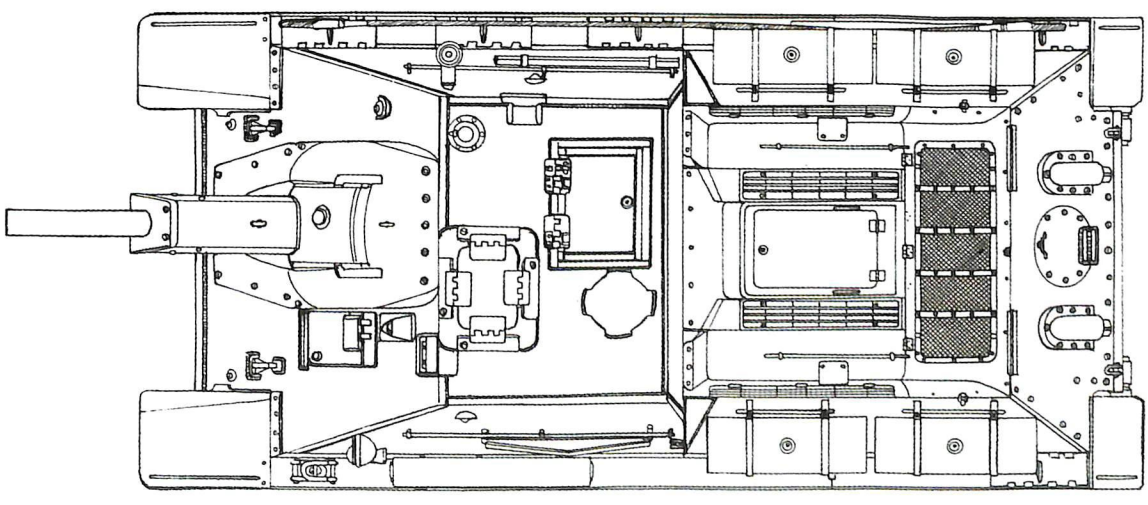
Moteur	12 cylindres en V diesel V-2-34
Puissance	500 cv à 1 800 tr/min
Radio	9R









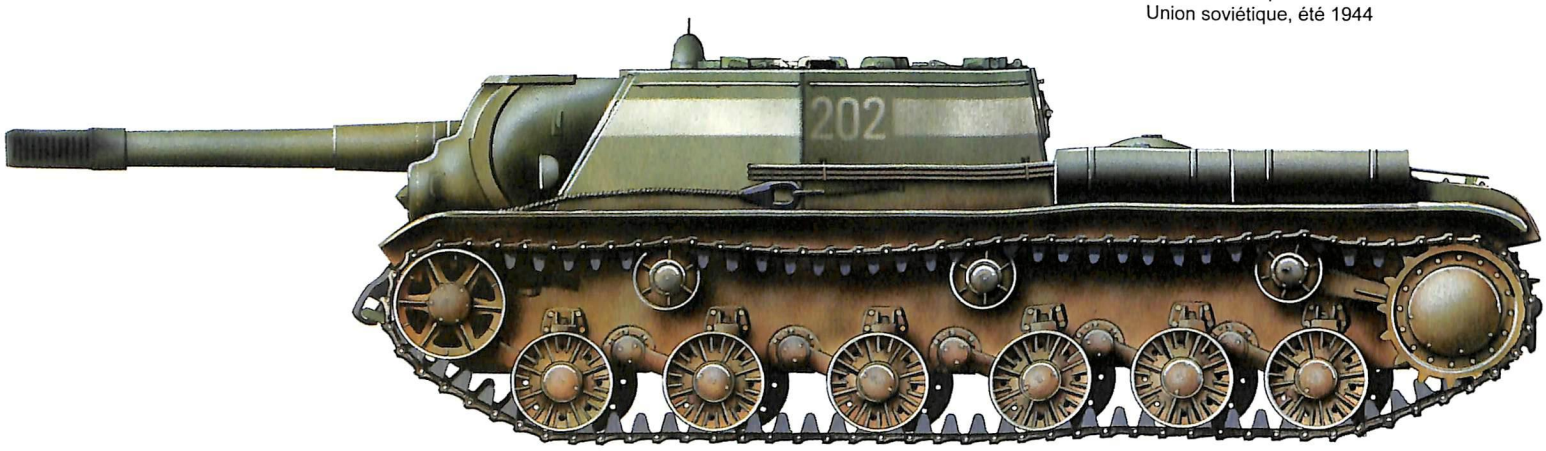


SU-152

Catégorie	Canon automoteur lourd
Constructeur	*Zavod 100* (ChKZ)
Exemplaires produits	704
Équipage	5

Afin de lutter contre le Tiger I, les Soviétiques décident de convertir le char KV-1S en canon automoteur lourd apte à prendre à partie les *Panzer* à longue distance. Après avoir hésité avec un obusier de 203 mm, le choix se porte finalement sur une pièce de 152,4 mm ML20 modèle 1937. L'arme est fixée frontalement dans une superstructure fermée. Le 31 décembre 1942 commence la construction du prototype, référencé *Objekt 236*, qui est fin prêt après 25 jours de gestation. Le 7 février 1943, le 152 mm est testé sur un Tiger capturé avec une simple munition explosive. Les lourds dégâts occasionnés par son effet de souffle sont jugés suffisamment encourageants pour qu'une production en série, sous la désignation de SU-152, soit ordonnée le 14 février 1943 dans l'usine Kirov de Chelyabinsk (ChKZ). Les SU-152 connaissent leur baptême du feu durant la bataille de Koursk en juillet 1943, mais ils ne prouveront leur valeur qu'en juin 1944, lors de l'opération « Bagration », en pulvérisant les points fortifiés allemands. Sur le terrain, l'engin pèche dans sa fonction de chasseur de chars, du fait d'une cadence de tir ne dépassant pas les deux coups par minute et de la trajectoire courbe de ses projectiles explosifs de 43,6 kg. En revanche, il se révèle être un excellent véhicule d'appui.

SU-152
Unité non identifiée
Armée soviétique
Union soviétique, été 1944



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	45,5 t
Longueur	8,95 m
Largeur	3,25 m
Hauteur	2,45 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
75 mm	60 mm	60 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
60 mm	60 mm	60 mm

MOBILITÉ

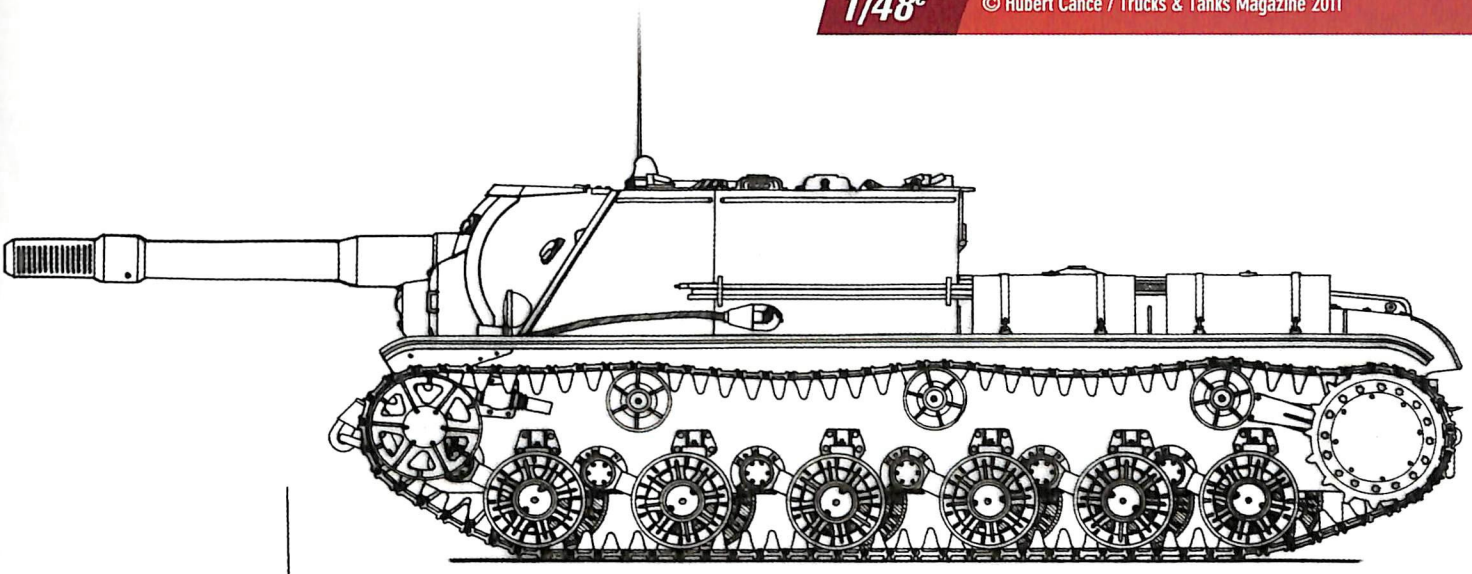
Vitesse maximale	
Sur route	43 km/h
Tout-terrain	19 km/h
Autonomie	
Sur route	330 km avec réservoirs auxiliaires
Tout-terrain	120 km avec réservoirs auxiliaires
Pente	36°
Obstacle vertical	1 m
Tranchée	2,7 m
Gué	1,5 m

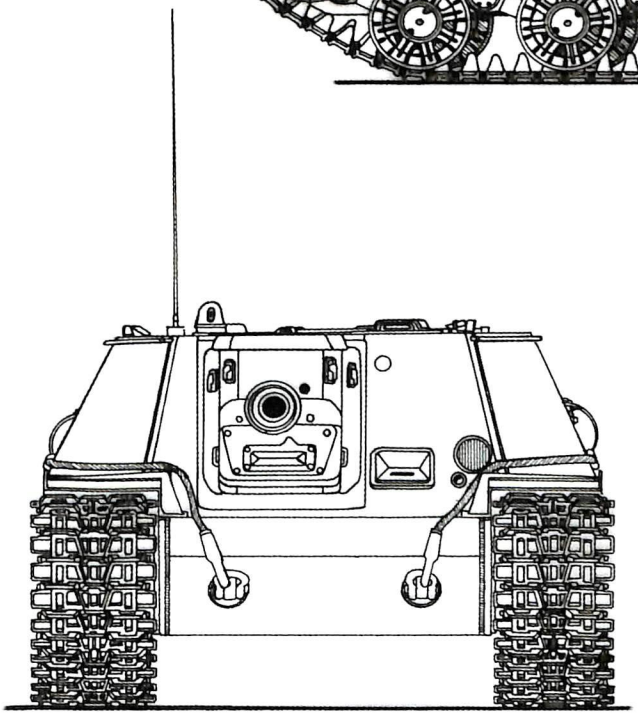
ARMEMENT

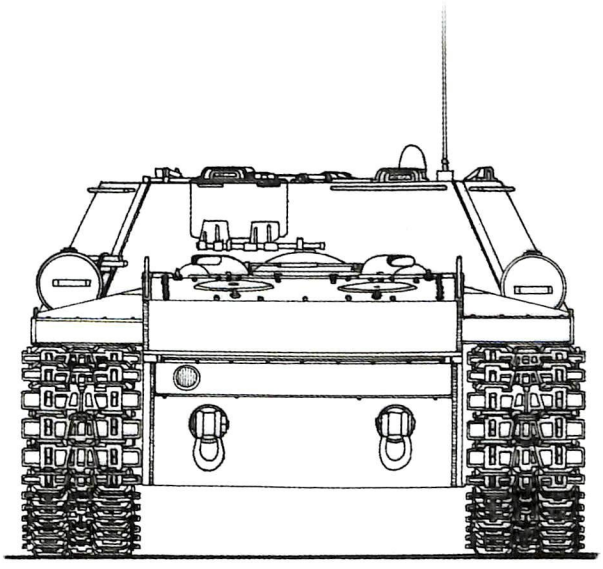
Principal	Obusier de 152,4 mm ML 20 modèle 1937
Munitions	20 projectiles
Secondaire	Grenades modèle F1 et pistolets-mitrailleurs PPsh-41 de 7,62 mm
Munitions	-

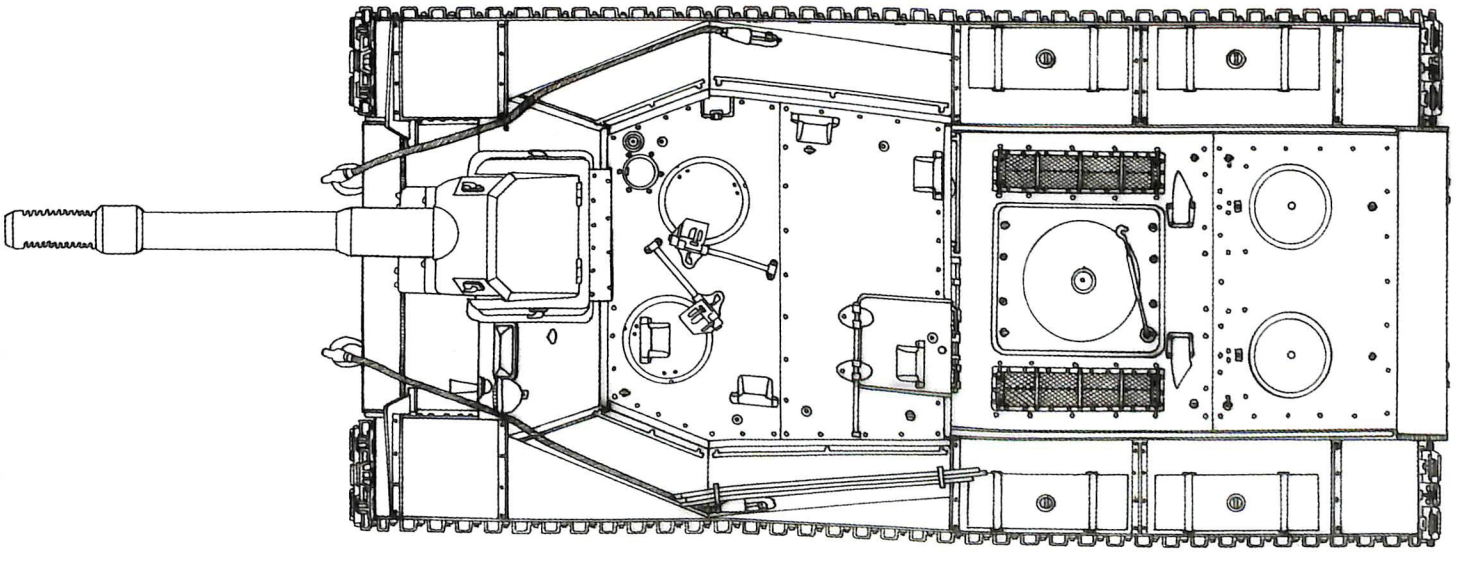
MOTORISATION & RADIO

Moteur	12 cylindres diesel V-2K-s
Puissance	600 cv à 2 000 tr/min
Radio	9R







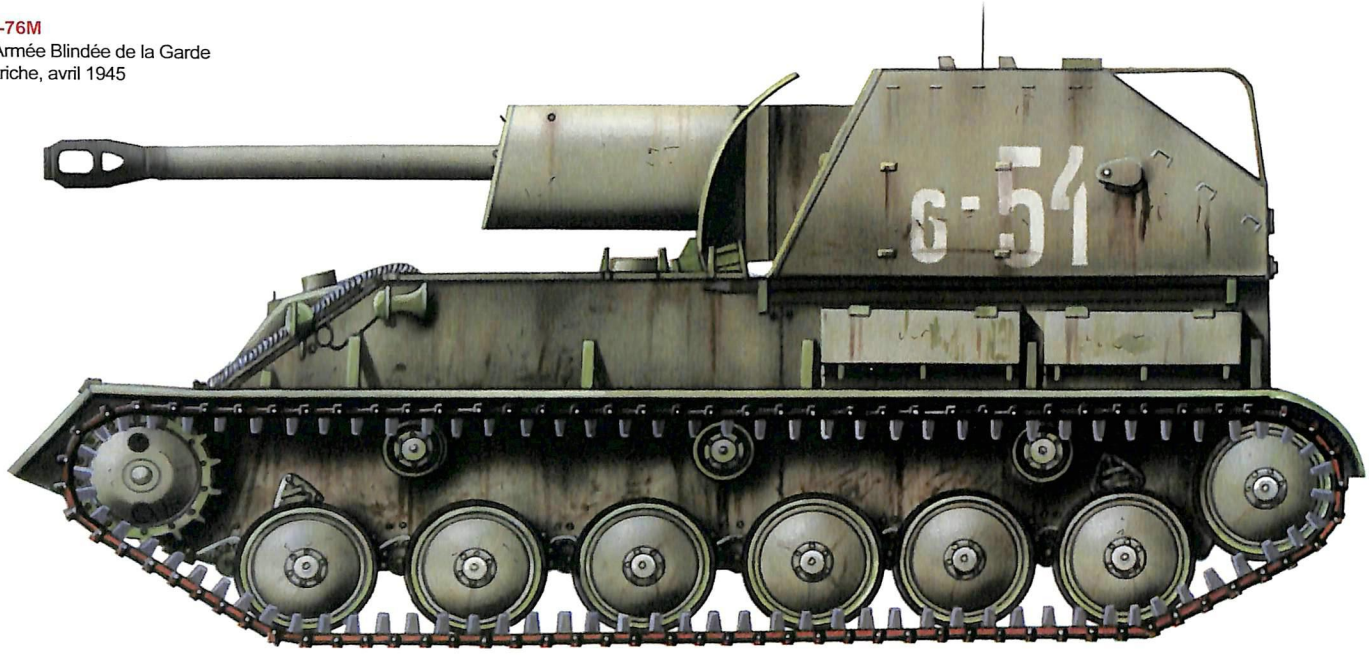


SU-76M

Catégorie	Canon automoteur
Constructeurs	GAZ, *Zavod 38* et *Zavod 40*
Exemplaires produits	13 932
Équipage	4

En dépit d'une réorganisation de la production vers les chars les plus performants, certaines usines, automobiles par exemple, ne peuvent assembler des machines plus grosses que des chars légers T-60 ou T-70, totalement obsolètes face aux *Panzer* moyens. En novembre 1942, leurs châssis sont donc convertis en canons automoteurs dotés d'une pièce de 76,2 mm ZiS-3 modèle 1942 : le fameux « ratsch-boum ». Ce dernier est implanté dans une casemate faiblement blindée et ouverte sur le dessus, à l'image des Marder. La caisse du T-60 s'avérant trop étroite, le T-70 prend sa place. La taille du 76,2 mm impose alors quelques modifications, de manière à supporter l'excédent de poids, à l'image de l'élargissement de la caisse et de l'adoption de galets de roulement plus solides. La fabrication du SU-76 commence en décembre 1942, mais la médiocre fiabilité des deux moteurs oblige à modifier leur implantation. Cet arrêt momentané de la fabrication impose la mise au point d'un matériel de substitution : le SU-76I. Sur la nouvelle mouture, les deux blocs sont montés en ligne avec un embrayage unique. Cette disposition décale les organes mécaniques vers la droite, nécessitant le déport sur la gauche du ZiS-3. Cette version prend la dénomination de SU-76M ou SU-76 modèle 1943. Le ZiS-3 n'étant pas à la hauteur des *Panzer* de dernière génération, l'engin sera déployé au sein des divisions d'infanterie pour l'appui feu.

SU-76M
6e Armée Blindée de la Garde
Autriche, avril 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	11,2 t
Longueur	4,9 m
Largeur	2,7 m
Hauteur	2,2 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
25 mm	10 mm	15 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
30 mm	15 mm	15 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	45 km/h
Tout-terrain	32 km/h
Autonomie	
Sur route	247 km
Tout-terrain	110 km
Pente	25°
Obstacle vertical	0,7 m
Tranchée	3,12 m
Gué	0,89 m

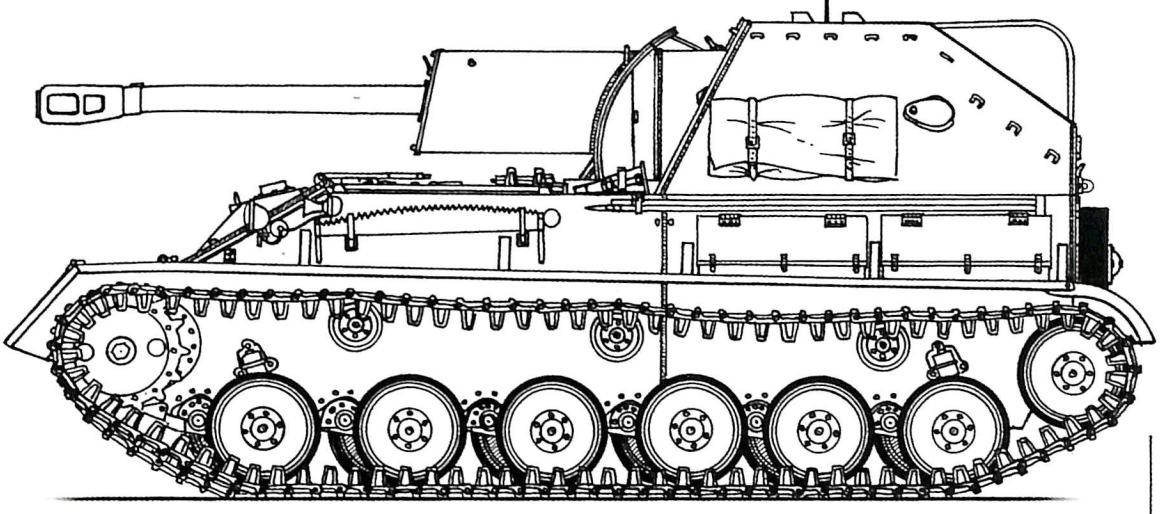
ARMEMENT

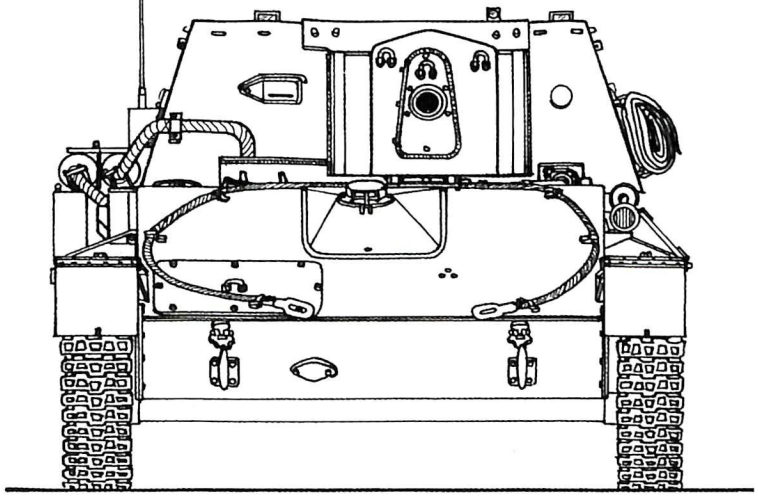
Principal	1 canon de 76,2 mm ZIS-3T modèle 1942
Munitions	60 projectiles
Secondaire	Sans
Munitions	-

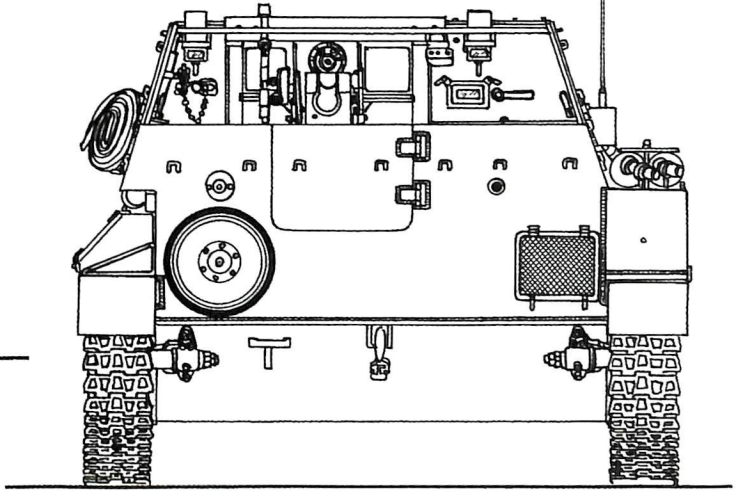
MOTORISATION & RADIO

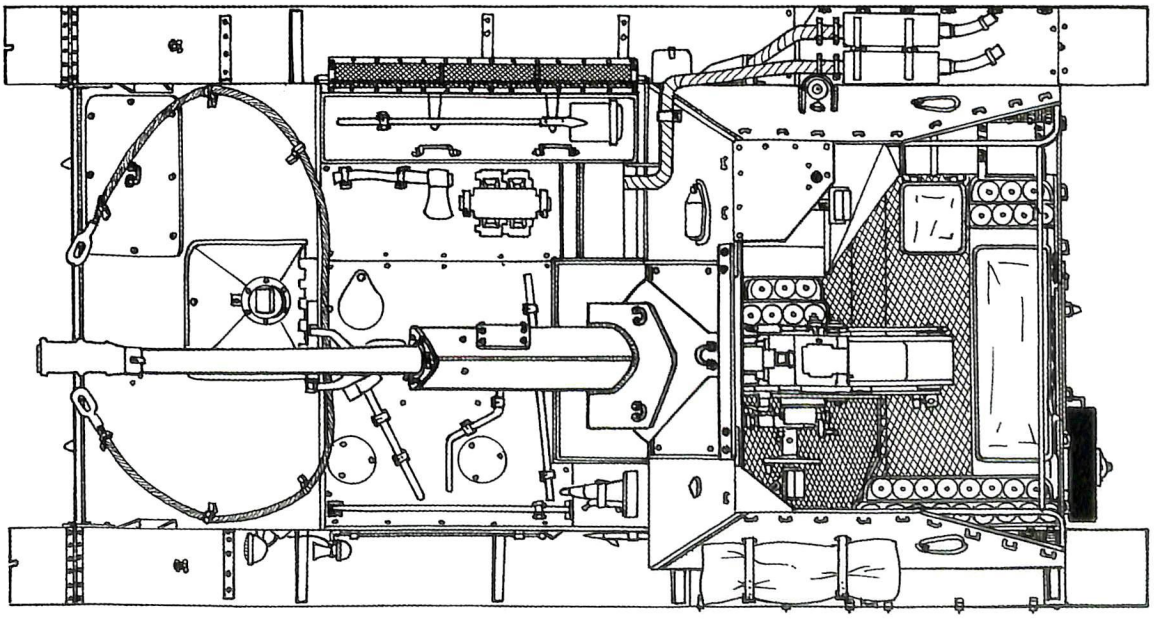
Moteur	2 x 6 cylindres essence GAZ-203
Puissance	2 x 85 cv à 3 600 tr/min
Radio	9RM

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







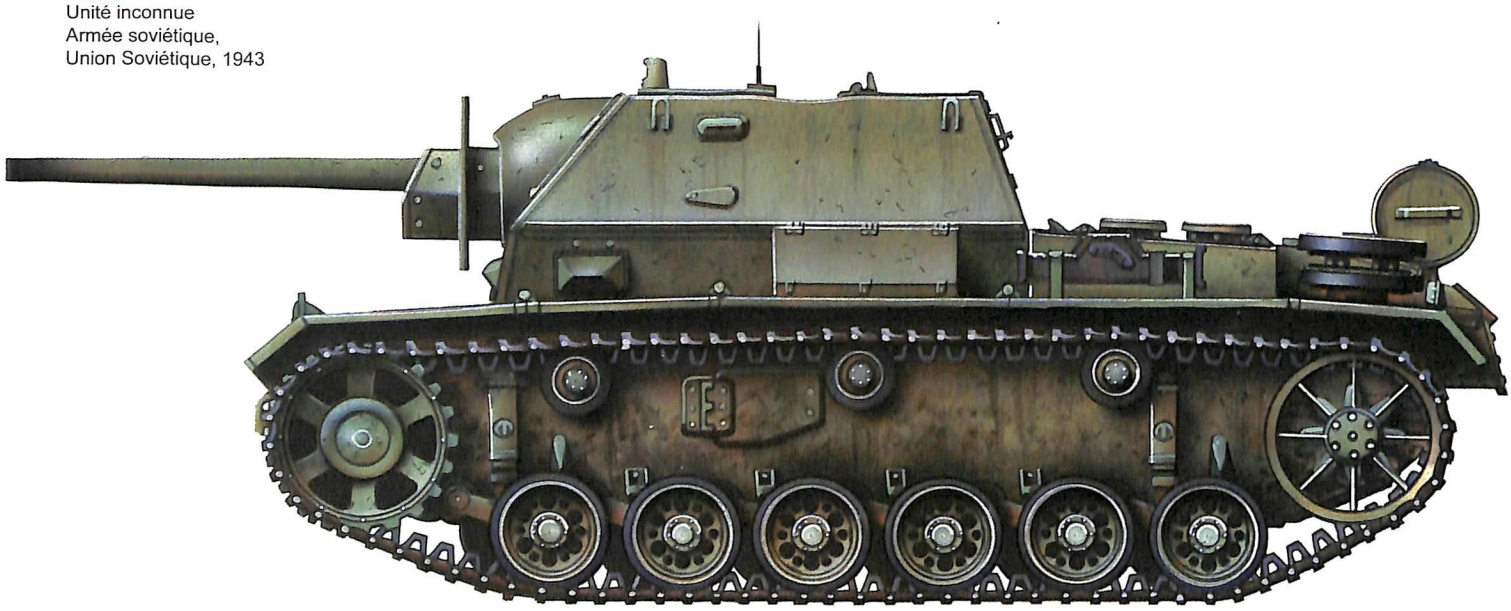


SU-76I

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	*Zavod 37*
Exemplaires produits	201
Équipage	4

Les problèmes de fiabilité du SU-76 imposent de trouver une solution de remplacement temporaire recyclant les seuls châssis disponibles sur le moment : ceux des chars de prise. En effet, près de 300 exemplaires de *StuGe III* et de *Panzer III* ont été capturés après la défaite allemande à Stalingrad. En février 1943, la *Zavod 37* de Sverdlovsk reçoit l'ordre de livrer un automoteur pour le début du mois de mars 1943 ! Les cotes du prototype du SG-122(A), un projet concurrent au SU-76, sont reprises. Plus compact que le ZiS-3 de 76,2 mm, un canon de 76,2 mm modèle S-1 est directement boulonné sur la partie avant de la superstructure. Dérivée de la pièce F-34 du T-34, la culasse de cette arme intègre une casemate aux parois inclinées et blindées à hauteur de 35 mm d'épaisseur sur la partie frontale. Cette simple reprise de matériels existants permet d'assembler un démonstrateur en seulement quinze jours ! À la mode russe, deux réservoirs supplémentaires sont adaptés à la plage arrière. Les tests réalisés sur plus de 600 kilomètres sont concluants et, le 20 mars, ordre est donné de commencer la production du SU-76I ou SU-76 (S-1). Le I, en russe « *Inostrannaya* », désigne l'origine étrangère de l'engin. La construction s'étale de mars à novembre 1943 pour un total de 201 exemplaires, dont 20 véhicules de commandement.

SU-76I
Unité inconnue
Armée soviétique,
Union Soviétique, 1943



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	22,5 t
Longueur	6,3 m
Largeur	2,91 m
Hauteur	2,37 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
35 mm	25 mm	15 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
50 mm	30 mm	30 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	40 km/h
Tout-terrain	24 km/h
Autonomie	
Sur route	180 km
Tout-terrain	115 km
Pente	30°
Obstacle vertical	0,6 m
Tranchée	2,45 m
Gué	0,80 m

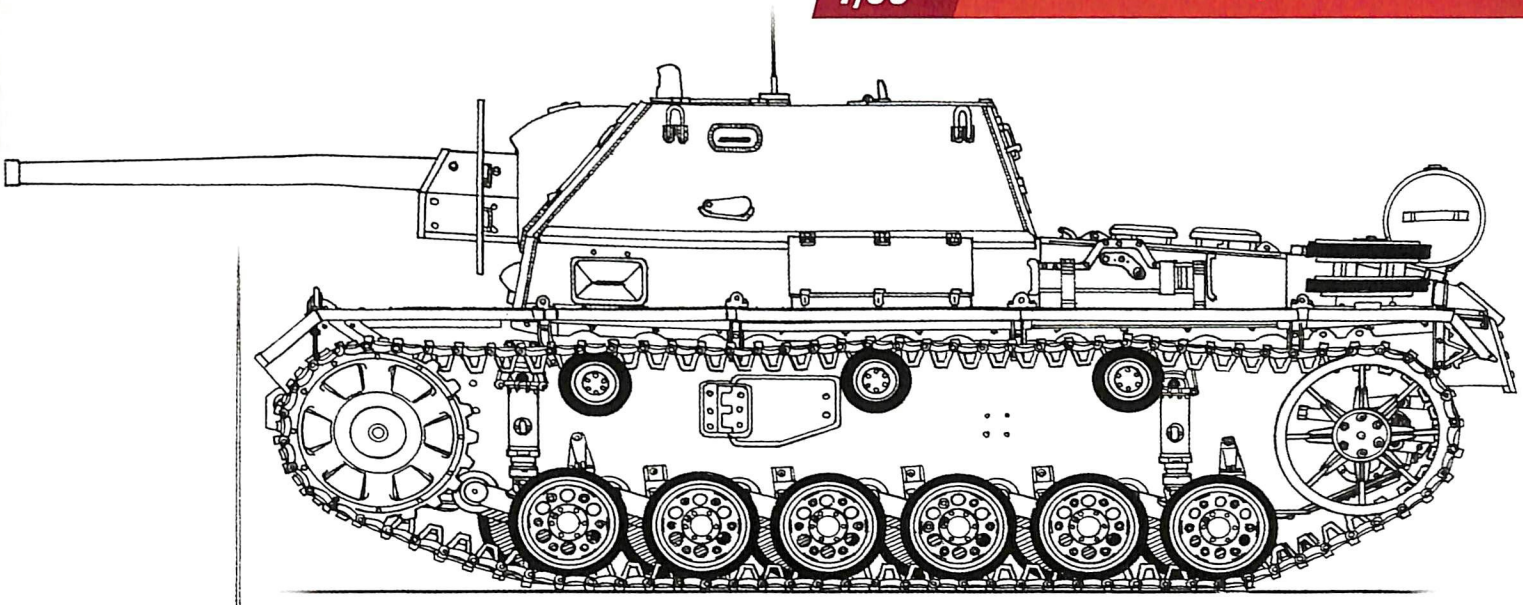
ARMEMENT

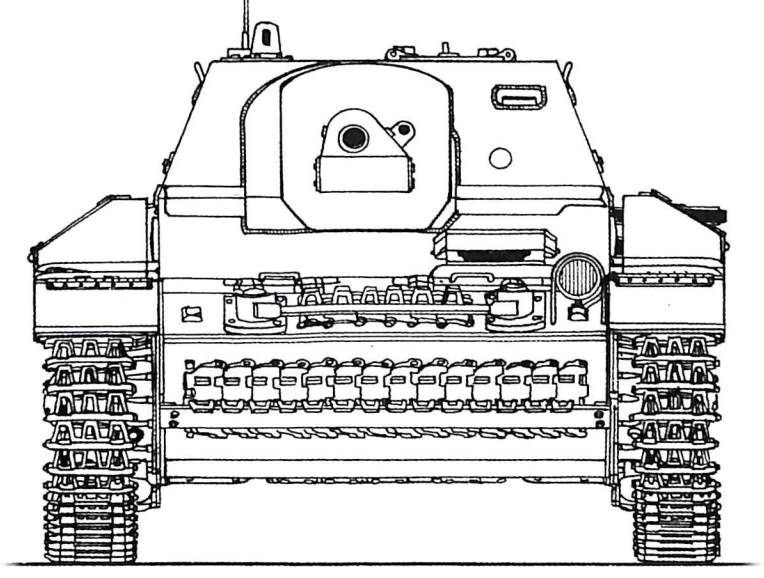
Principal	1 canon de 76,2 mm S-1
Munitions	n.c.
Secondaire	Sans
Munitions	-

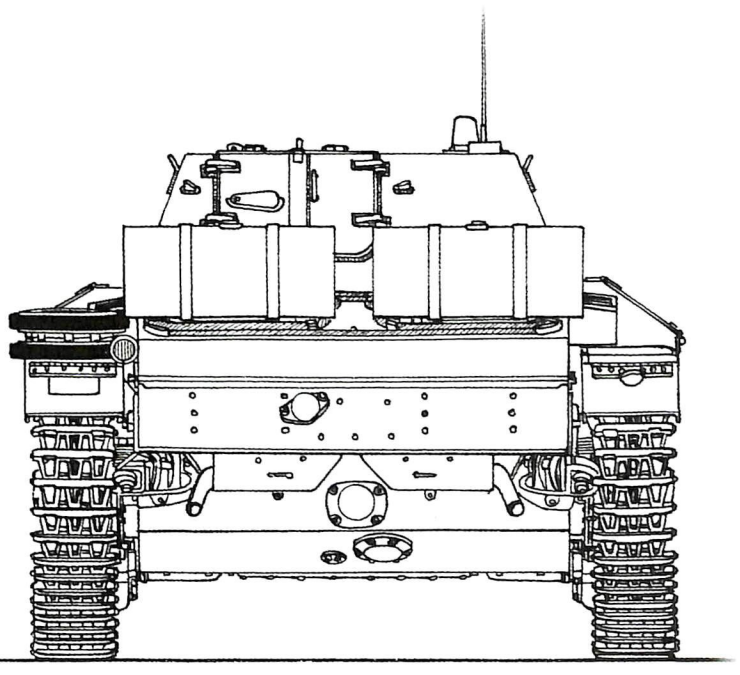
MOTORISATION & RADIO

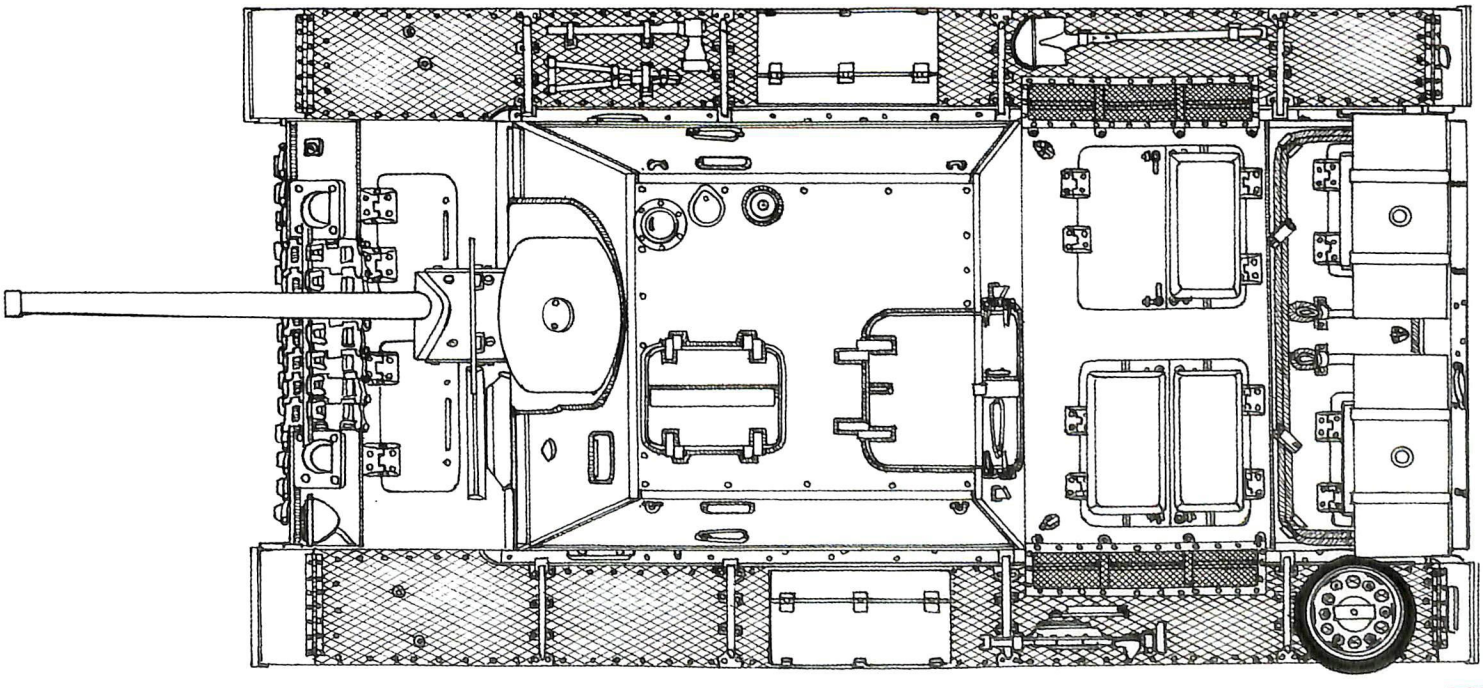
Moteur	12 cylindres en V essence Maybach HLM 120 TRM
Puissance	300 cv à 3 000 tr/min
Radio	n.c.

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









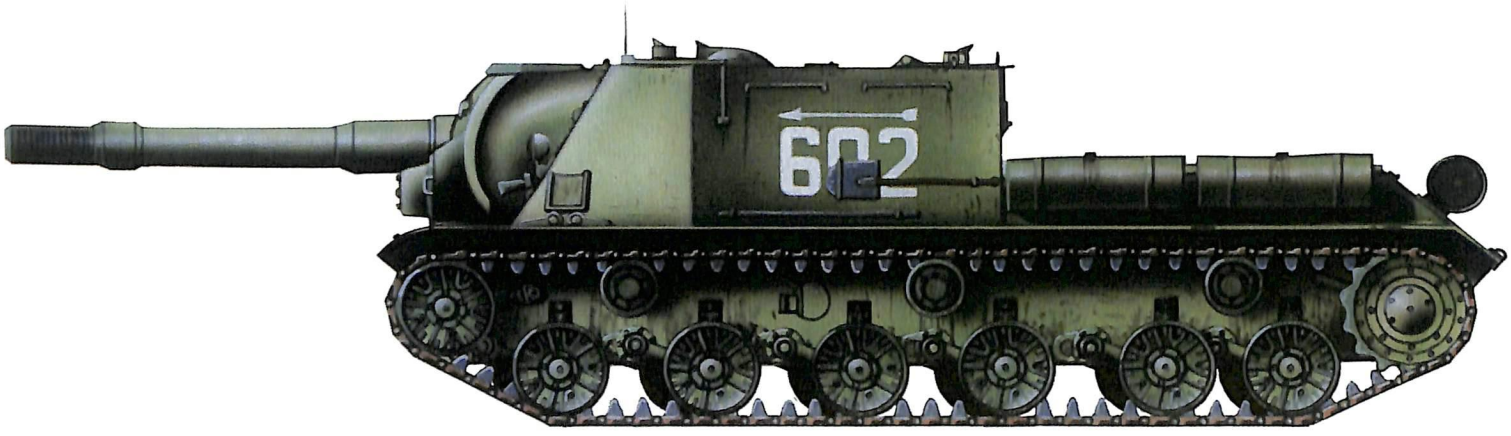
ISU-152

Catégorie	Canon automoteur lourd
Constructeur	*Zavod 100* (ChKZ)
Exemplaires produits	2 574
Équipage	5

Le SU-152 se révélant être un franc succès, du moins dans son rôle de canon d'assaut, une nouvelle mouture est réclamée en mars 1943 par le *GKO* (*Gosudarstvennij Komitet Oboroniy* ou Comité national de défense). Reprenant le châssis du char lourd JS-2, cet automoteur conserve les principales caractéristiques de son prédécesseur, à savoir une casemate fermée abritant un obusier de forte puissance. L'usine ChKZ propose alors l'*Objekt 241* qui, après avoir passé des tests avec succès, est officiellement désigné ISU-152. Extérieurement, peu de choses le distinguent du SU-152. Seuls certains éléments du train de roulement, comme le barbotin, viennent trahir le nouveau modèle.

L'armement principal est toujours un 152 mm, mais dans une version plus moderne dénommée ML 20S, à la balistique sensiblement identique à celle de l'ancienne pièce. Le dernier-né bénéficie néanmoins de viseurs de conception plus récente et, surtout, plus performants pour le tir direct avec une portée utile de 1 000 mètres. Il n'en devient toujours pas un meilleur chasseur de chars que son prédécesseur, car sa balistique (trajectoire courbe des projectiles par exemple) le rend inefficace lors des tirs à longue distance sur des cibles mobiles. Par contre, il se montre redoutable lors de missions d'appui feu, avec un explosif de 44 kg portant à près de 9 kilomètres.

ISU-152
Unité non identifié
Armée soviétique
Secteur de Berlin, Allemagne, avril 1945



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	46 t
Longueur	9 m
Largeur	3,10 m
Hauteur	2,50 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
90 mm	75 mm	60 mm

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
60 mm	90 mm	60 mm

MOBILITÉ

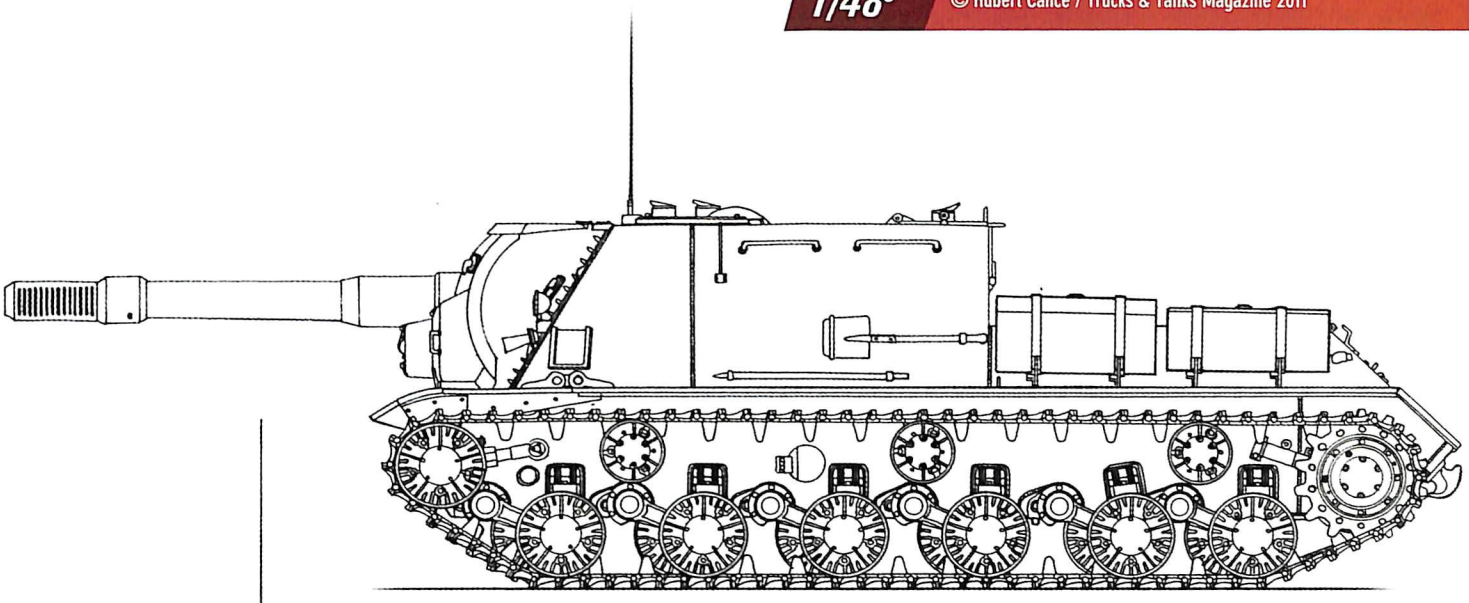
Vitesse maximale	
Sur route	37 km/h
Tout-terrain	16 km/h
Autonomie	
Sur route	230 km
Tout-terrain	150 km
Pente	36°
Obstacle vertical	1 m
Tranchée	2,5 m
Gué	1,3 m

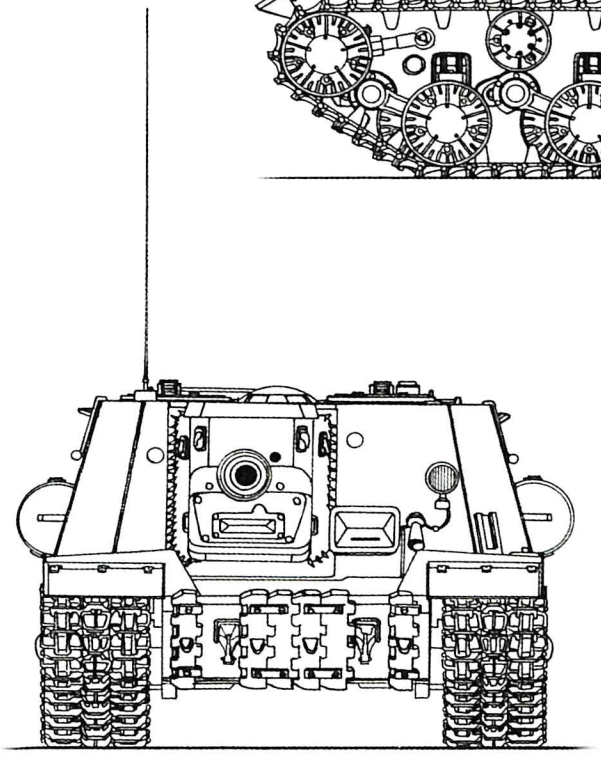
ARMEMENT

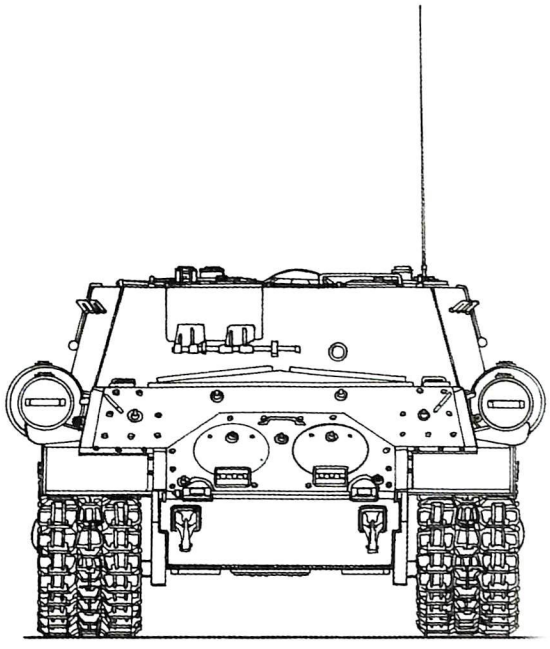
Principal	1 obusier de 152,4 mm ML 20S
Munitions	20 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse DShK de 12,7 mm
Munitions	1 000 projectiles

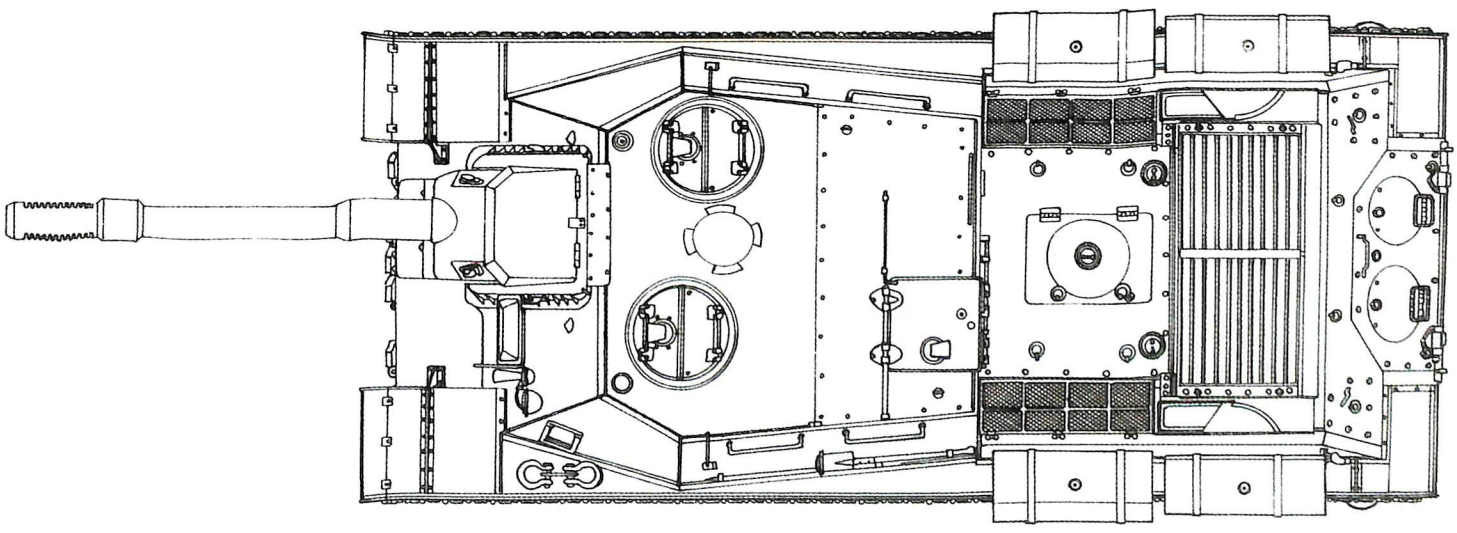
MOTORISATION & RADIO

Moteur	12 cylindres en V diesel V-2IS
Puissance	600 cv à 2 000 tr/min
Radio	10R



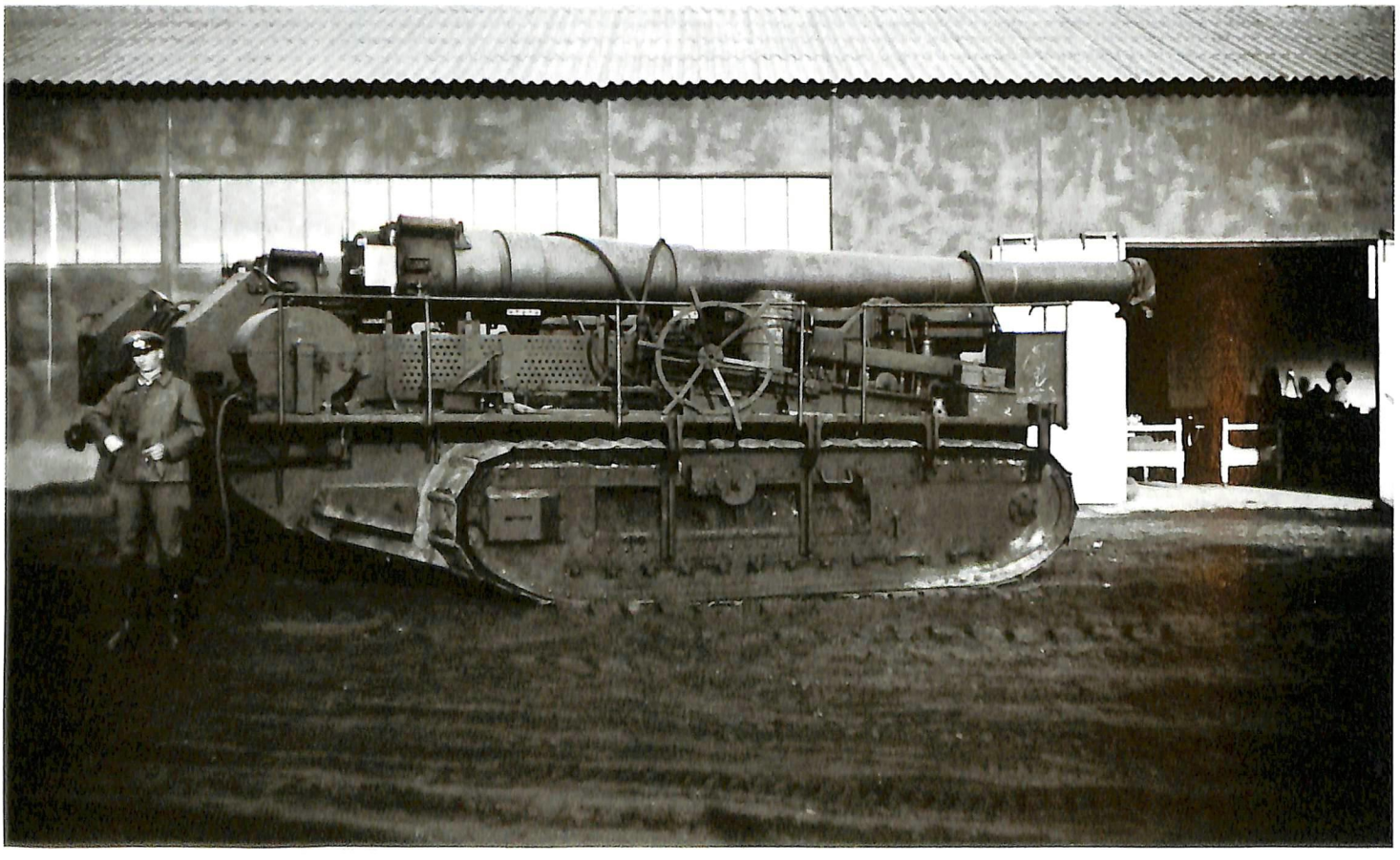


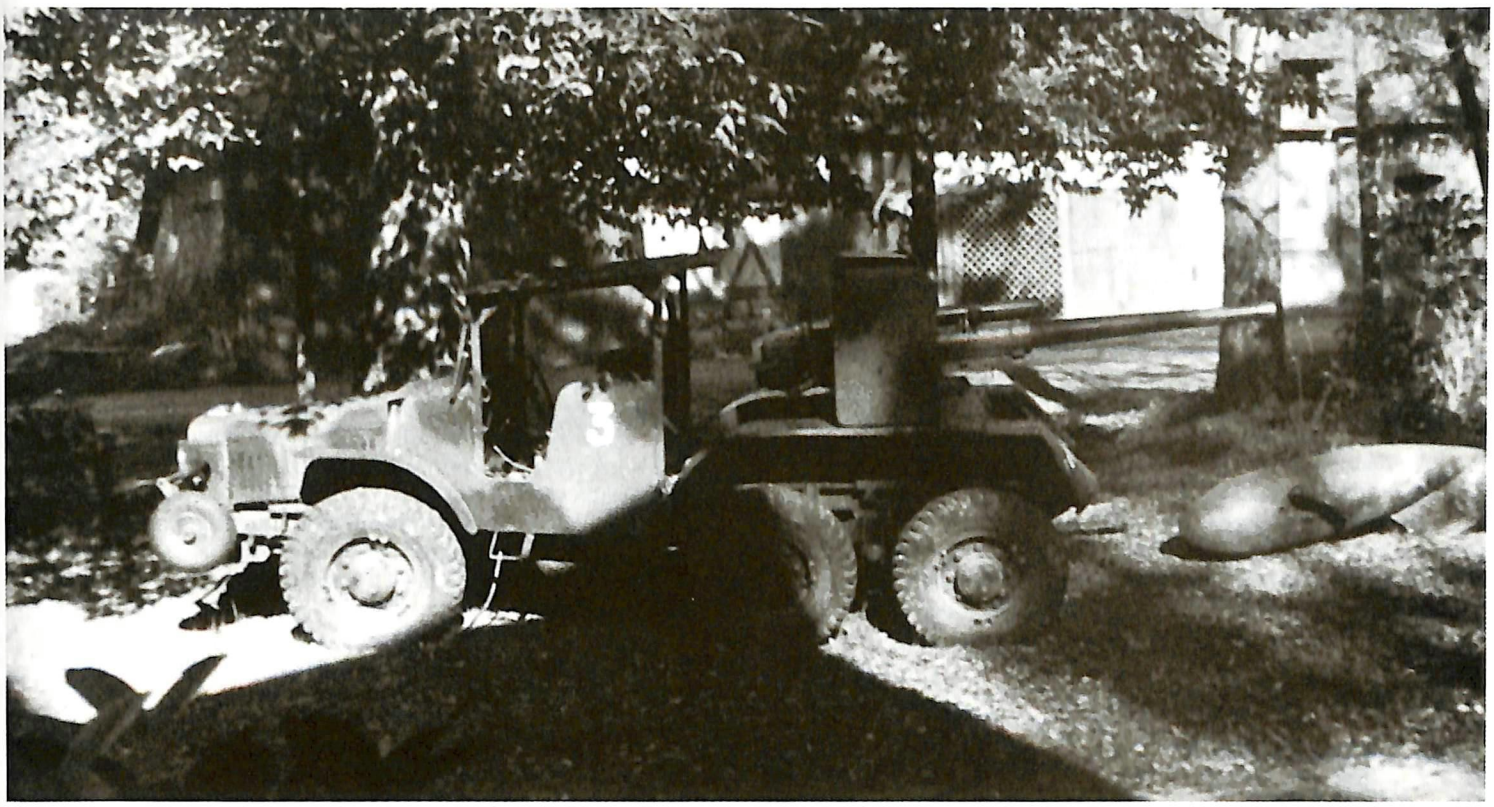




CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ALLIÉS

Lors de la Première Guerre mondiale, le front allemand est percé à plusieurs reprises ; hélas, faute d'artillerie susceptible d'accompagner leur marche en avant, les troupes françaises se sont trouvées bloquées par des fortifications hérissées de mitrailleuses. Après être passée à côté de plusieurs victoires capitales, l'Armée française souhaite acquérir une « artillerie d'exploitation » en installant des canons de gros calibre sur des plates-formes chenillées. Il ne s'agit plus de tracter une pièce – car le temps de mise en batterie est trop long –, mais de créer un automoteur. La proposition s'articule autour d'un tube de 120 mm long prenant place sur un char Saint-Chamond. Toutefois, l'arme est jugée trop légère en termes de performances, et finalement le choix se porte sur un obusier de 220 mm. Le prototype se compose d'un « avant-train chenilles » embarquant les munitions, d'un bloc thermique fournissant l'énergie aux moteurs électriques et d'un « affût chenille » sur lequel est fixé l'obusier. Le 220 mm étant encore au stade du développement, les commandes portent sur des 194 mm GPF et des mortiers de 280 mm TR Schneider. Durant l'été 1918, le démonstrateur avec le 220 mm est envoyé sur la ligne de front à Verdun, où il révèle un fort potentiel. L'armistice du 11 novembre 1918 rendra inutiles les futures livraisons, mais sans que cela ne remette en cause le programme ; toutefois, le 220 mm sera abandonné au profit d'un 280 mm. En revanche, la vélocité sur longue distance est largement insuffisante, puisque cet engin de 28 tonnes ne dépasse pas la vitesse de 5 km/h sur route et 2,5 km/h en tout-terrain. Un point faible compensé par sa puissance de feu considérable : son obus de 205 kg porte effectivement à une distance de 10 950 mètres. En 1919, les premiers « 280 » sur chenilles arrivent en unités. Par la suite, la version dotée d'un 194 mm GPF fait de même. Si sa mobilité est comparable à celle du « 280 », son projectile de presque 74 kg parcourt 20 800 mètres. En mai 1940, ces équipements, en avance sur leur temps au moment de leur conception, se révèlent inadaptés



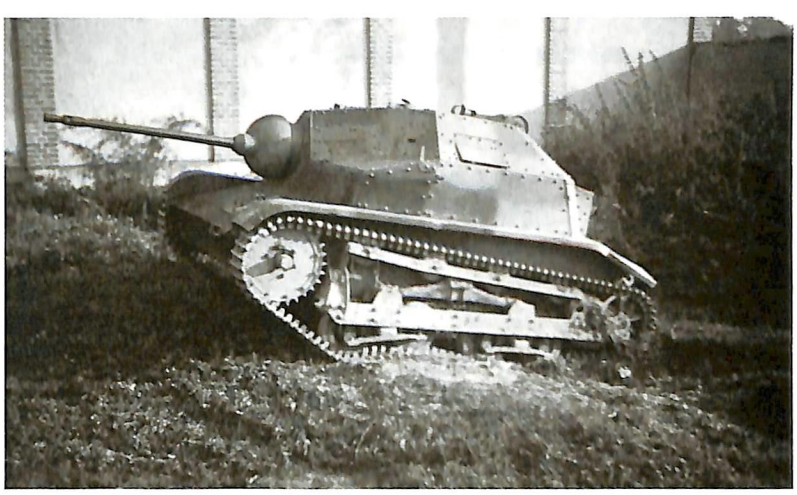


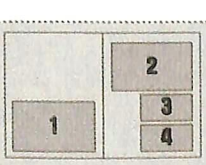
à la guerre de mouvement imposée par la *Wehrmacht*. Pris dans la tourmente de la retraite de l'Armée française, ils n'ont qu'une action marginale sur les événements, et la plupart seront soit sabordés, soit capturés par les vainqueurs, qui ne manqueront pas de les réutiliser.

En juin 1940, pour endiguer la poussée des *Panzer*, le commandement français demande en urgence à être équipé de chasseurs de chars, à l'instar du Laffly W 15 TCC. Bénéficiant d'une pièce de 47 mm, ce véhicule performant est produit en trop petite quantité pour avoir une influence sur la bataille de France. Par ailleurs, bien que le concept d'automoteurs d'assaut soit connu des Français, puisque leurs études remontent à 1935, les conversions sur châssis « d'appareils » moyens ne dépasseront pas le stade du prototype, à l'exemple du Somua Sau 40.

En 1936, suite à la remilitarisation de la Rhénanie par l'Allemagne hitlérienne, la Belgique, doutant des systèmes de sécurité collective mis en place au lendemain de la Première Guerre mondiale, décide de revenir à sa politique traditionnelle de neutralité. Elle dénonce alors les accords militaires passés avec la Grande-Bretagne et la France, bien que ces deux nations aient confirmé, en avril 1937, leur engagement de prendre part à la défense du pays en cas d'agression étrangère. Cependant, l'Armée belge ne reste pas inactive et lance un projet de chasseurs de chars capables de venir à bout des blindés adverses. Ce programme ne remet pas en cause la politique de neutralité menée par Léopold III, car ces engins n'ont qu'une vocation purement défensive, à l'instar des Type II dont la bouche à feu est tournée vers l'arrière. En nombre insuffisant, ils ne pourront pas s'opposer à la poussée allemande, en dépit de leur 47 mm capable de perforer de part en part un *Panzer IV*.

À la fin des années 1930, la Pologne cherche aussi à posséder des chasseurs de chars. Pour ce faire, des chenillettes TKS, basées sur des tankettes Carden-Loyd, sont armées d'une mitrailleuse lourde de 20 mm. Dénuée de budget, l'Armée polonaise n'alignera que 24 de ces machines au moment où la *Wehrmacht* passera à l'offensive.





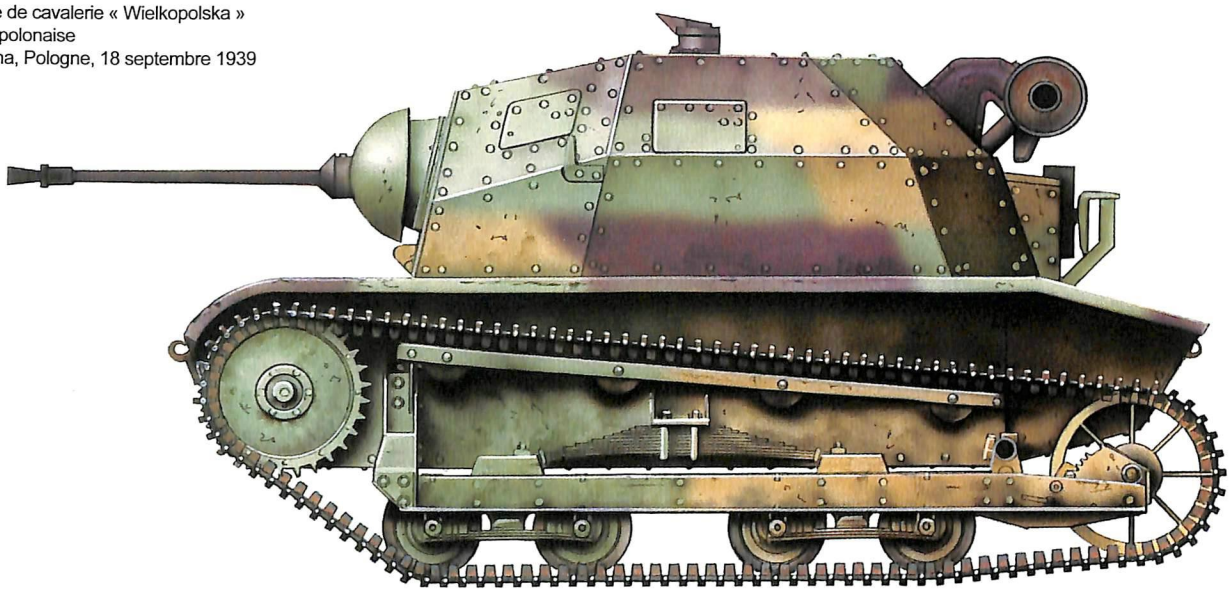
1 - 194 mm GPF (sur affut chenillé Saint-Chamond)
2 - Laffly W 15 TCC
3 - TKS 20 mm
4 - T13 Type II

TKS

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Fabryka Samochodów PZInż.
Exemplaires produits	24
Équipage	2

Afin de donner une capacité antichar à leurs tankettes, les Polonais envisagent, en février-mars 1939, la greffe d'un canon automatique, ou mitrailleuse lourde selon la nomenclature de l'époque, de 20 mm WZ. 38 (modèle 1938), également connu sous le nom de FK-A, pour *Fabryka Karabinów* – modèle A. Ce matériel est susceptible de perforer 25 mm d'acier à 300 mètres sous un angle de 30°. Le réarmement des TKS impose des modifications sur la partie frontale, avec une nouvelle plaque avant destinée à accepter le masque blindé hémisphérique. La partie située au-dessus du tireur est redessinée, de manière à mieux intégrer le périscope d'observation Gundlach. L'aménagement intérieur est aussi revu pour accueillir les magasins de munitions. Le « kit » se monte par vissage, de façon à permettre la pose par les ateliers de campagne. Début 1939, la décision est prise de convertir 100 chenillettes TKS. Mais les tensions en Europe pousseront Varsovie à transformer 570 TKS et TK-3. Chiffre réduit à 150 exemplaires en mai 1939 (80 TKS et 70 TK-3), suite à des problèmes de financement. Toutefois, avant que l'Allemagne n'attaque la Pologne, seulement 55 pièces sont disponibles et, faute de « kits » en nombre suffisant, juste 24 exemplaires seront équipés avant septembre 1939.

TKS 20 mm
Brigade de cavalerie « Wielkopolska »
Armée polonaise
Pociecha, Pologne, 18 septembre 1939



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	2,57 t
Longueur	2,58 m
Largeur	1,78 m
Hauteur	1,32 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
10 mm	9 mm	3 mm

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
6 mm	8 mm	8 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	40 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	180 km
Tout-terrain	110 km
Pente	35°
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	0,5 m

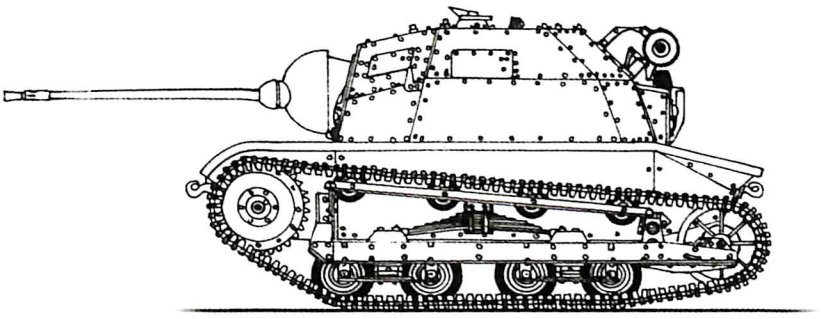
ARMEMENT

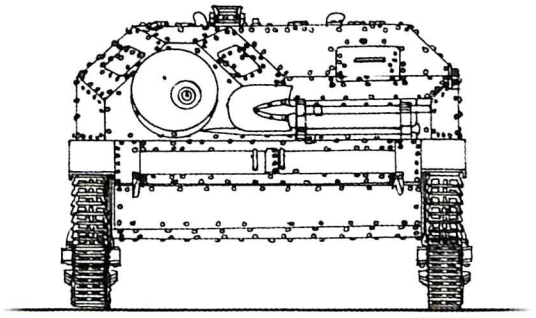
Principal	1 canon de 20 mm WZ. 38 (modèle 1938)
Munitions	1 920 projectiles
Secondaire	-
Munitions	-

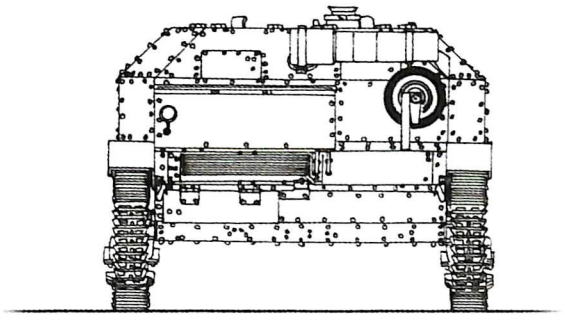
MOTORISATION & RADIO

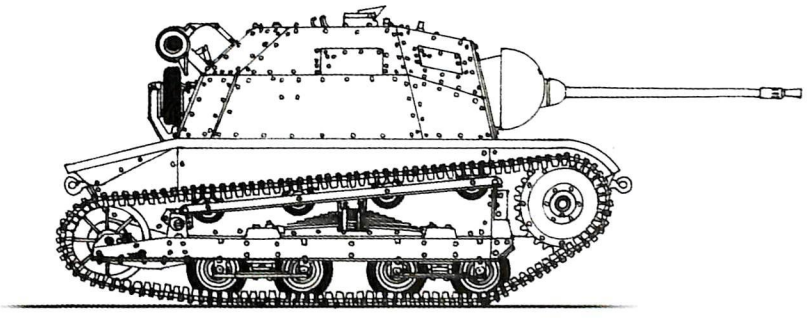
Moteur	6 cylindres essence Polski Fiat 122BC
Puissance	46 cv à 2 600 tr/min
Radio	-

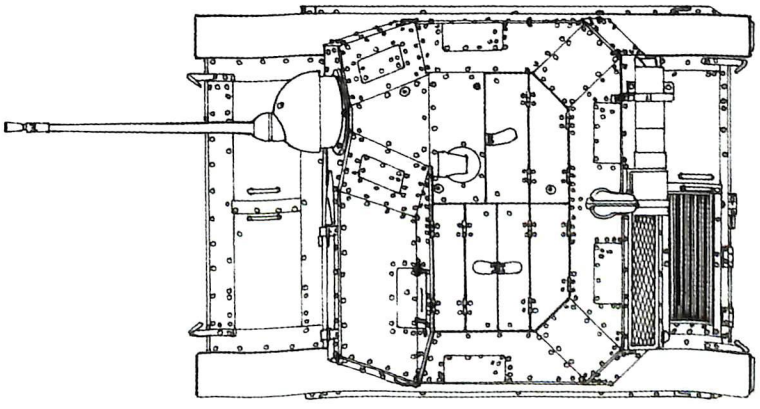
 © Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011







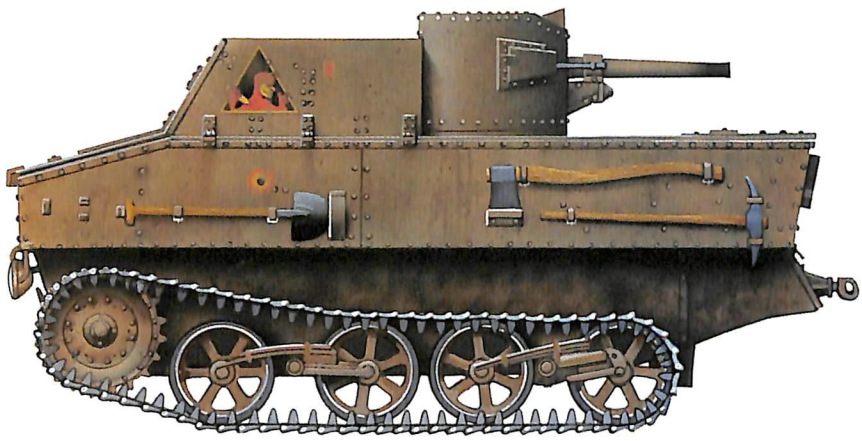




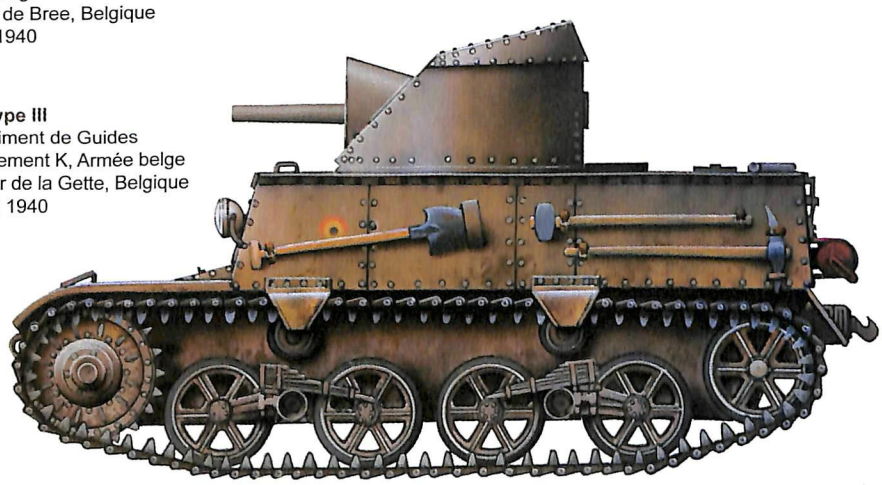
T13 TYPE II

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Miesse de Buysinghen
Exemplaires produits	21
Équipage	3

En 1932, le ministre de la Défense nationale belge propose de mettre en place une défense intégrale. Pour ce faire, un châssis chenillé Vickers–Carden-Loyd est acheté pour donner naissance à un chasseur de chars doté d'une pièce de 47 mm SA-FRC 1932. L'arme est placée dans une tourelle pointant uniquement vers l'arrière. La transformation est effectuée par la Fonderie royale des canons. Après des essais convaincants, 35 T13 Type I sont assemblés dès la fin 1934. Les artilleurs des chasseurs ardennais font dans un même temps remarquer que leurs tracteurs d'artillerie ont tendance à facilement décheniller. De ce fait, ils sont convertis en T13 Type II, et ils ne se différencient du Type I que par un crochet d'attelage différent et des garde-boue plus longs et plus inclinés. Conscient de la vulnérabilité de ce modèle, Bruxelles lance le développement du T13 Type III, dont la tourelle a désormais la possibilité de pivoter sur 360°. Hélas, toute la partie arrière reste ouverte. Les livraisons commencent en 1937 et les ateliers de Famillereux continueront sa fabrication jusqu'à la capitulation belge. Au combat, les T13 de tous types sont utilisés comme véhicules d'appui. Peu nombreux, ils n'auront pas beaucoup d'impact sur l'offensive allemande, en dépit d'une puissance de feu capable de percer de part en part la cuirasse d'un *Panzer IV*.



T13 Type II
Détachement de Maaseik
Bataillon de Cyclistes-Frontière du Limbourg.
Armée belge
Secteur de Bree, Belgique
10 mai 1940



T13 Type III
1er régiment de Guides
Groupement K, Armée belge
secteur de la Gette, Belgique
13 mai 1940

Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	4,8 t
Longueur	3,65 m
Largeur	1,78 m
Hauteur	2,05 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
9 mm	9 mm	-

Blindage châssis

Frontal	Latéral	Arrière
9 mm	9 mm	9 mm

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	40 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	200 km
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	1,22 m
Gué	1,06 m

ARMEMENT

Principal	1 canon de 47 mm SA-FRC 1932 L/33,6
Munitions	138 projectiles
Secondaire	1 mitrailleuse FN Browning 7,65 mm
Munitions	1 380 projectiles

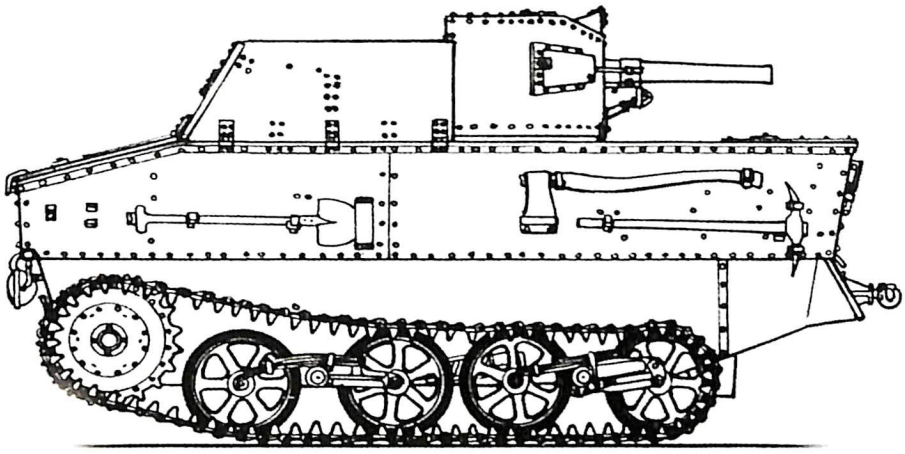
MOTORISATION & RADIO

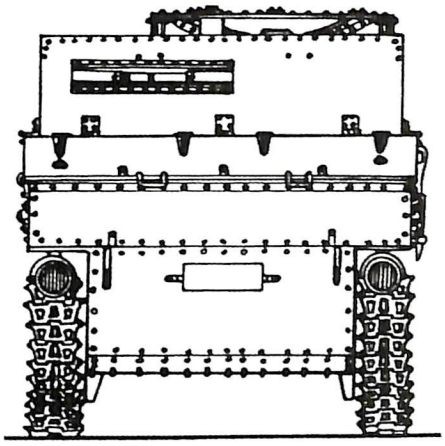
Moteur	6 cylindres essence Meadows
Puissance	55 cv
Radio	-

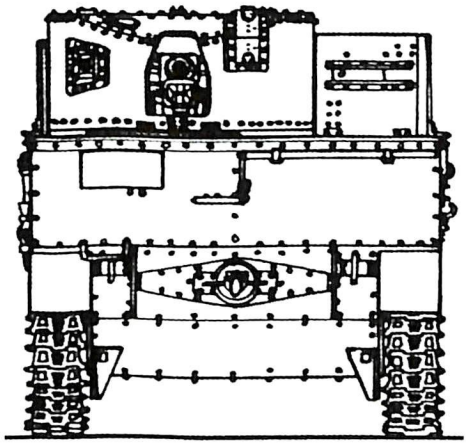
T13 TYPE II

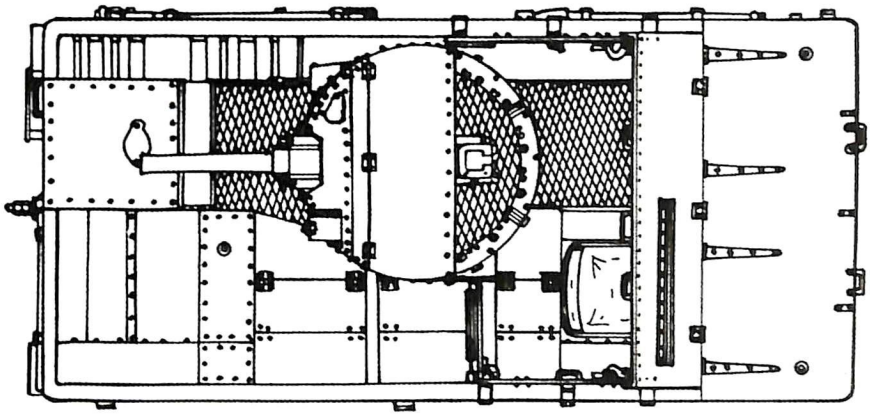
1/35e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

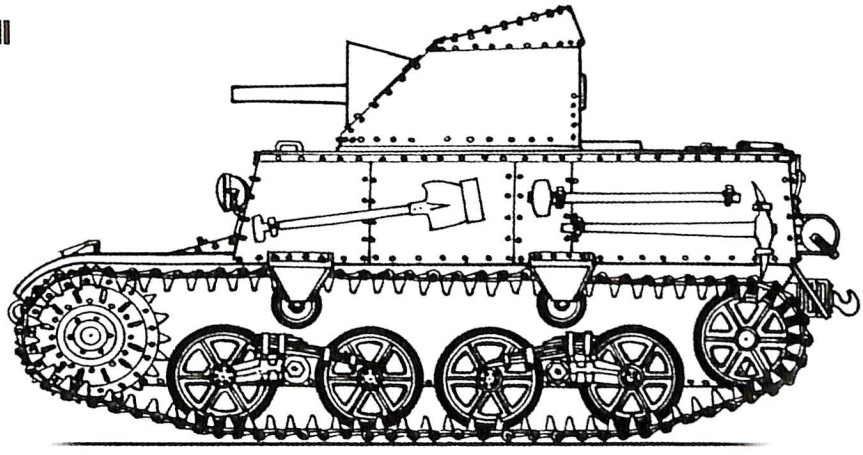


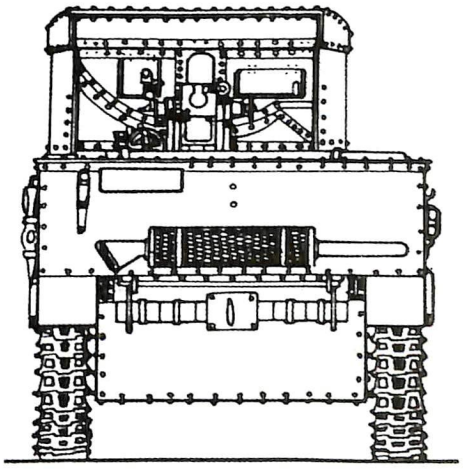


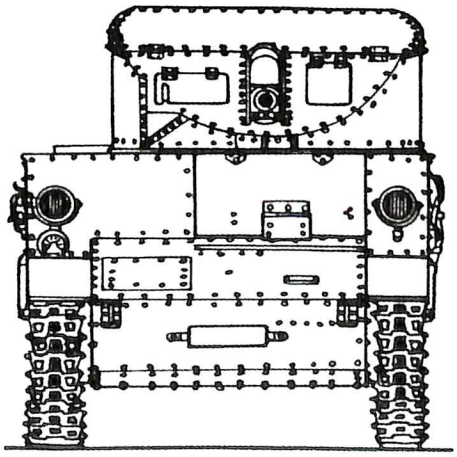


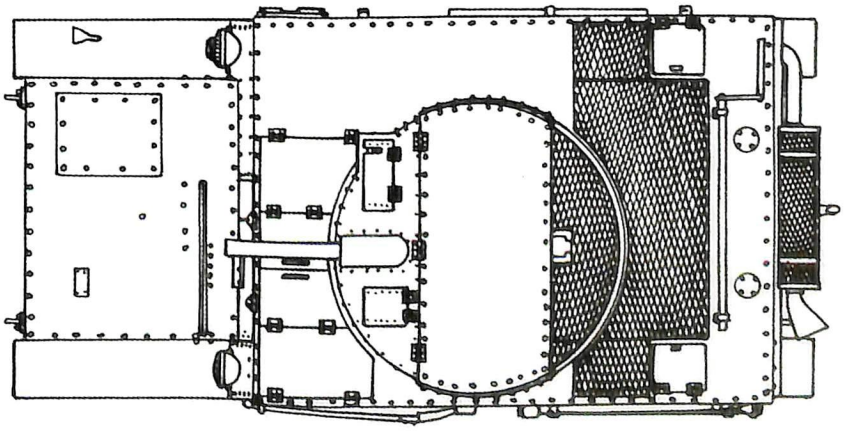


T13 TYPE III







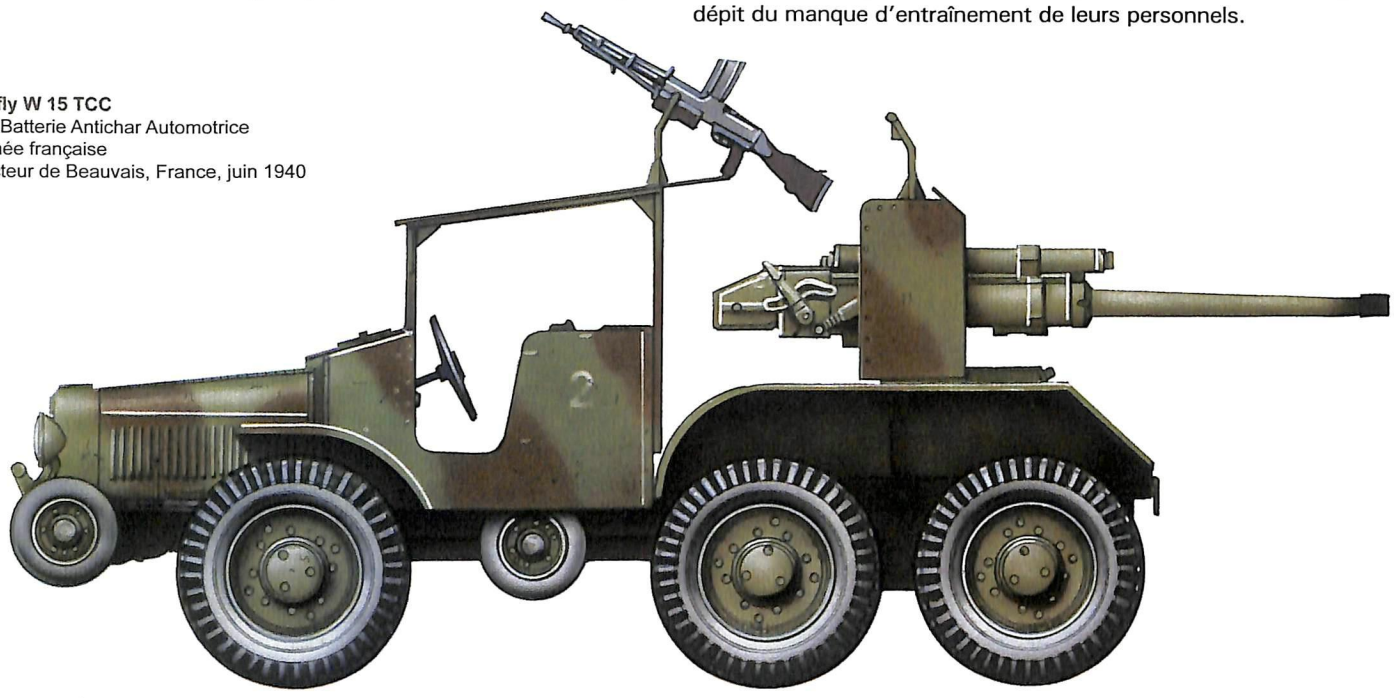


LAFFLY W 15 TCC

Catégorie	Chasseur de chars
Constructeur	Laffly
Exemplaires produits	61 + 1 prototype
Équipage	3

Le 30 octobre 1939, l'inspecteur général des chars de combat, le général Keller, demande aux usines Laffly d'étudier un blindé à roues, sur base de tracteur Laffly W 15 T, pourvu d'un 47 mm antichar modèle 1937. S'inspirant de l'auto-canon de 47 mm Renault datant de 1915, le démonstrateur est présenté en décembre de la même année. Après des essais menés en mars 1940, un refus lui est opposé car sa silhouette trop haute et sa cuirasse peu épaisse l'handicapent au moment d'opérer en embuscade. Le 17 mai 1940, alors que les *Panzer* sont à l'offensive, le projet est réactivé avec une commande de 100 engins qui, faute de tubes de 47 mm, ne dépassera pas les 61 exemplaires armés. Afin de réduire le temps de production, les véhicules de série sont beaucoup plus simples que le prototype, comme en témoigne l'écart de poids : 4,96 tonnes pour le démonstrateur contre 3,8 tonnes. Il est vrai que la protection est bien plus sommaire, avec une plaque devant le pare-brise se prolongeant sur le toit de la cabine. Les servants du puissant 47 mm ne sont protégés que par le bouclier de la pièce agrandie latéralement de manière à les envelopper autant que faire se peut. Déployés dans l'urgence au sein de batteries antichars automotrices (BACA), les W 15 TCC font preuve de tout leur potentiel face aux *Panzer*, en dépit du manque d'entraînement de leurs personnels.

Laffly W 15 TCC
56e Batterie Antichar Automotrice
Armée française
Secteur de Beauvais, France, juin 1940



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	3,8 t
Longueur	5,40 m
Largeur	1,90 m
Hauteur	1,80 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
n.c.	n.c.	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
-	-	-

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	48 km/h
Tout-terrain	n.c.
Autonomie	
Sur route	n.c.
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	n.c.

ARMEMENT

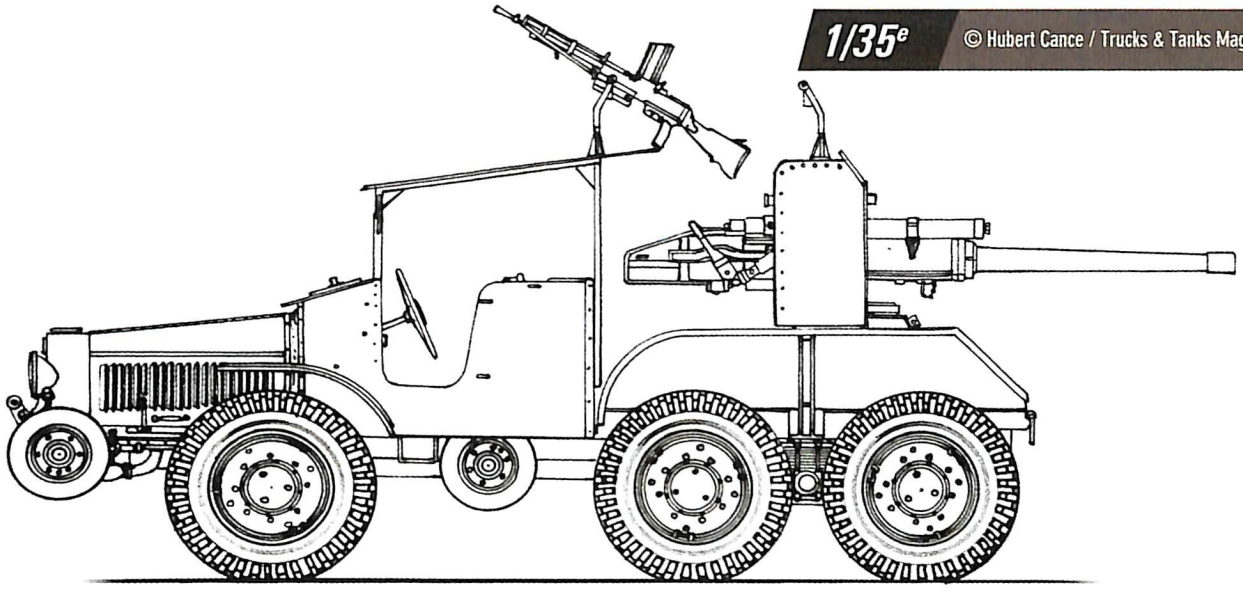
Principal	1 canon de 47 mm modèle 1937
Munitions	30 projectiles
Secondaire	1 fusil-mitrailleur FM 24/29 de 7,5 mm
Munitions	n.c.

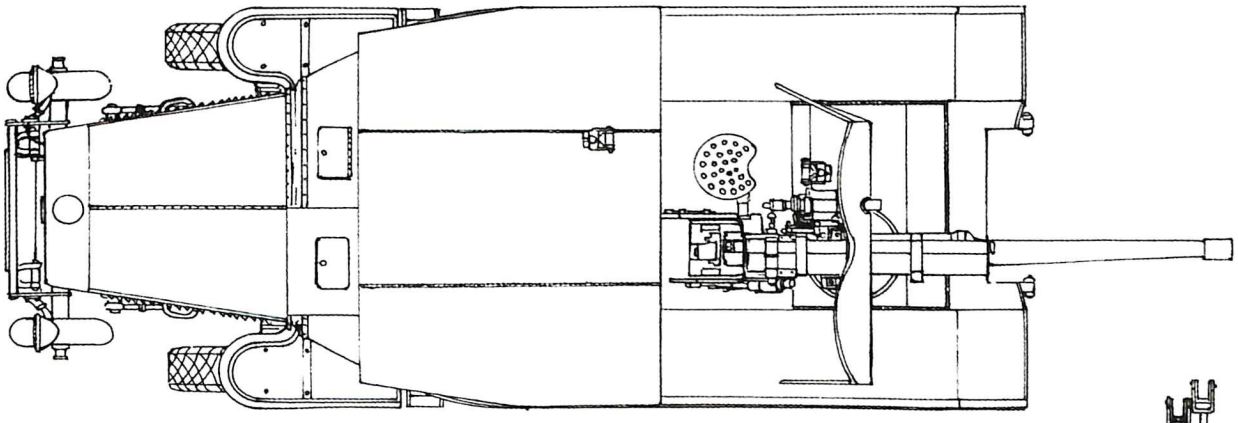
MOTORISATION & RADIO

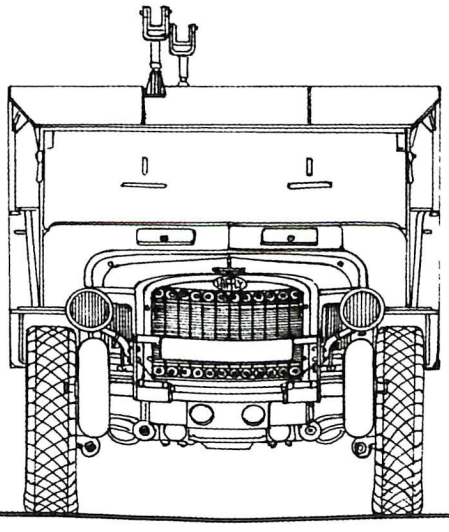
Moteur	4 cylindres essence Hotchkiss
Puissance	55 cv
Radio	-

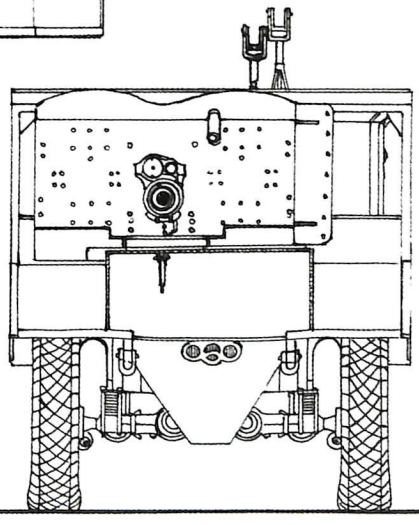
1/35e

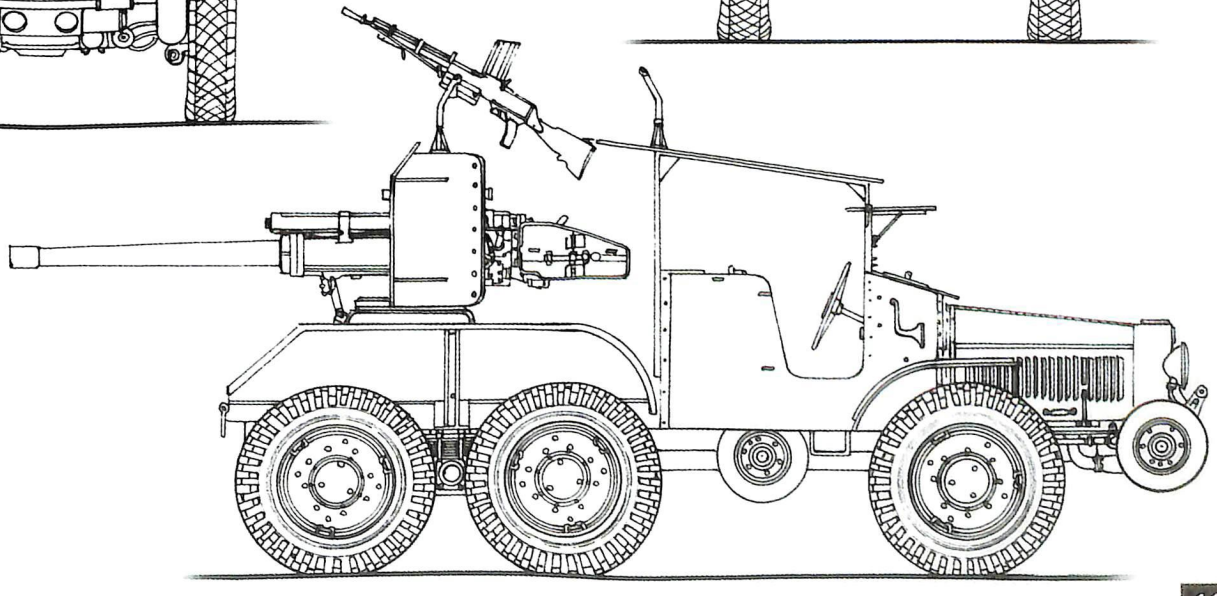
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011









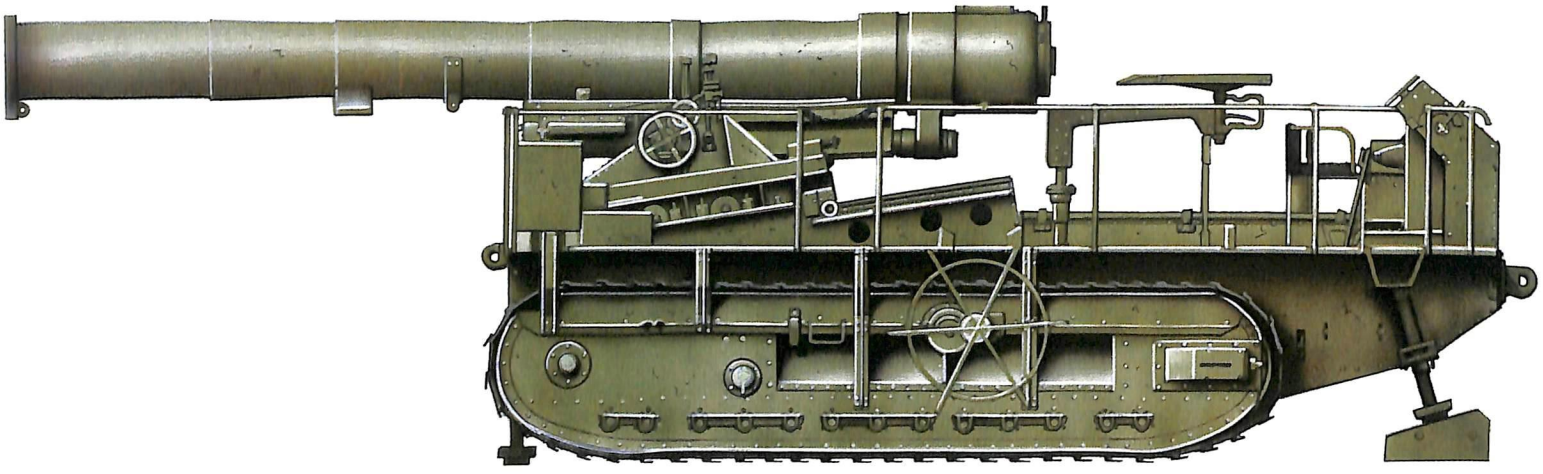


194 MM GPF
(SUR AFFÛT CHENILLÉ SAINT-CHAMOND)

Catégorie	Canon automoteur
Constructeur	Saint-Chamond
Exemplaires produits	49
Équipage	49

Durant la Première Guerre mondiale, une fois dépassé le rayon d'action des pièces d'artillerie fixe, l'infanterie française est dans l'obligation de se débrouiller seule pour avancer. En février 1918, l'idée d'un canon automouvant est donc développée en prenant comme base un char Saint-Chamond. Une fois la superstructure ôtée, un 194 mm Grande Puissance Filloux (GPF) est monté. Ce dernier sur « affût chenilles » est motorisé par deux moteurs électriques, un pour chaque train de roulement, alimentés par un bloc thermique placé sur un « avant-train », également doté de deux moteurs électriques. Par ailleurs, le tracteur sert de réserve à munitions. Grâce à cela, cet automouvant est capable d'emprunter des terrains inaccessibles aux batteries fixes « classiques ». Durant le transport, le tube est tiré en arrière puis mis à l'horizontale. Affichant une vitesse initiale de 725 m/s, l'obus de 78,83 kg porte à une distance maximale de 20 800 mètres, avec une cadence de tir d'un projectile par minute. 49 affûts chenillés sont produits après l'armistice de 1918 et 24 tentent de stopper l'attaque allemande de mai 1940. Après avoir été capturés, certains reprendront du service au sein de la *Wehrmacht* sous l'appellation *19,4cm Kanone 485(f)*.

194 mm GPF
184e Régiment d'Artillerie lourde (RAL ou RALT)
Réserve générale
Valence, France, septembre 1939



Copyright © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2011

MORPHOLOGIE

Poids	56,1 t avant-train : 26,5 t arrière-train 29,6 t
Longueur	7,77 m
Largeur	2,54 m
Hauteur	3.05 m

PROTECTION

Blindage casemate

Frontal	Latéral	Arrière
-	-	-

Blindage caisse

Frontal	Latéral	Arrière
-	-	-

MOBILITÉ

Vitesse maximale	
Sur route	8 km/h
Tout-terrain	3 km/h
Autonomie	
Sur route	n.c.
Tout-terrain	n.c.
Pente	n.c.
Obstacle vertical	n.c.
Tranchée	n.c.
Gué	n.c.

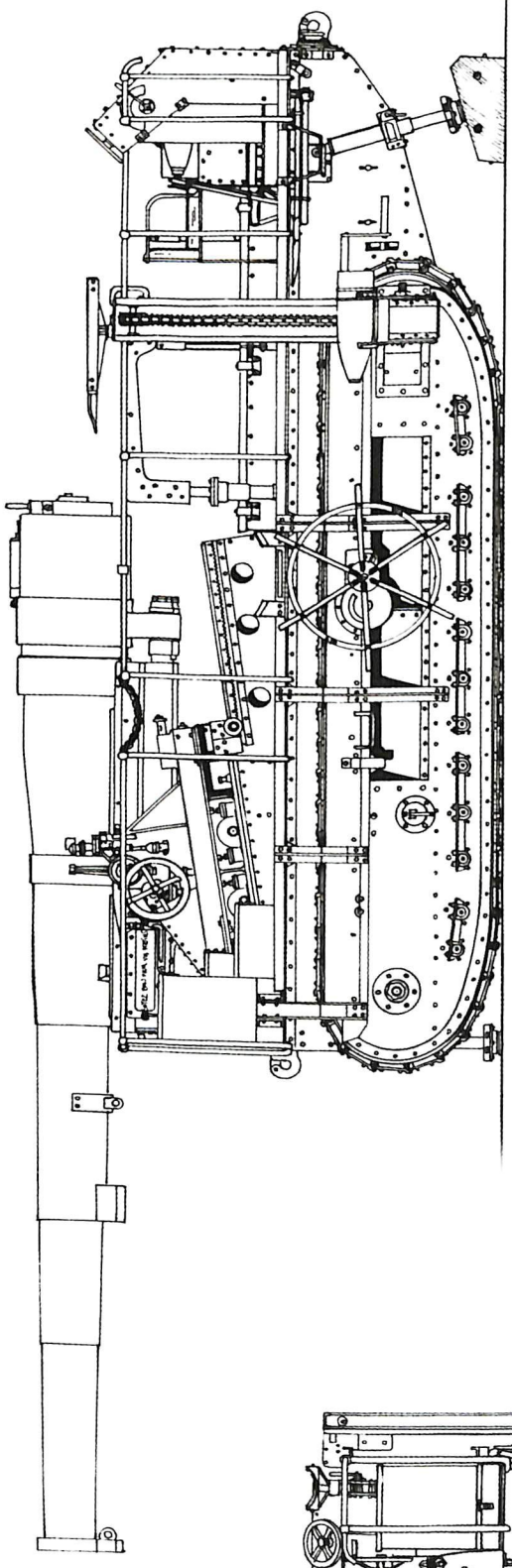
ARMEMENT

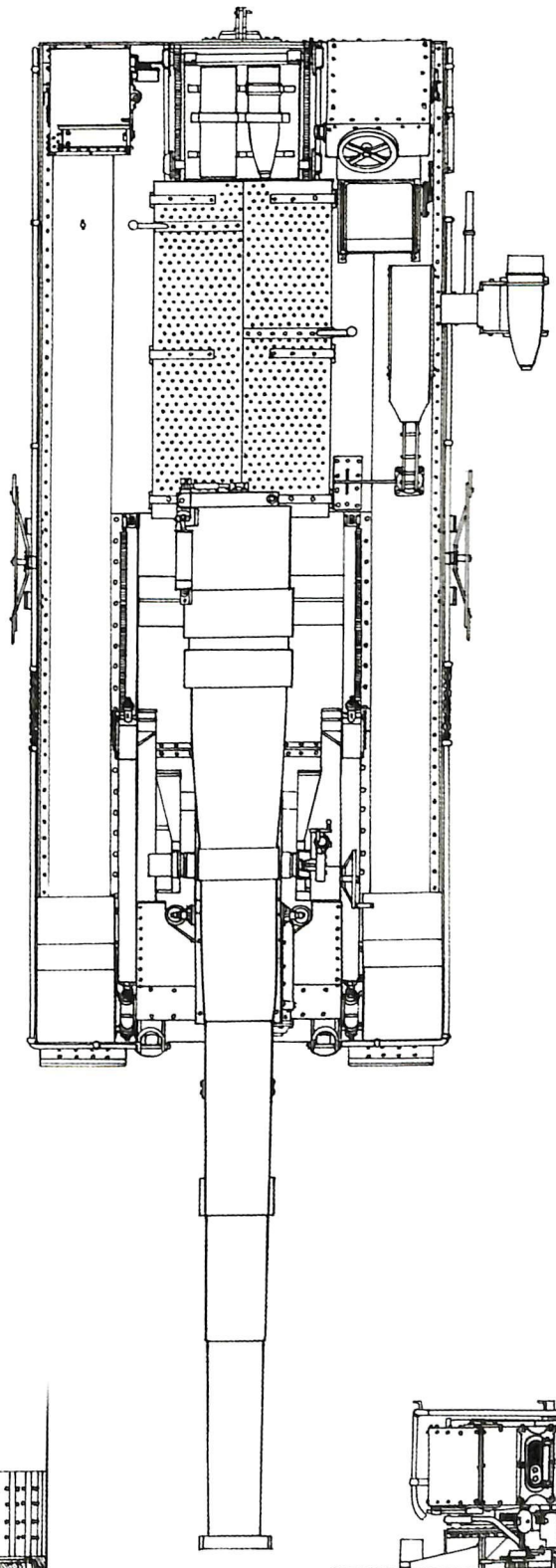
Principal	1 canon de 194 mm GPF
Munitions	n.c.
Secondaire	-
Munitions	-

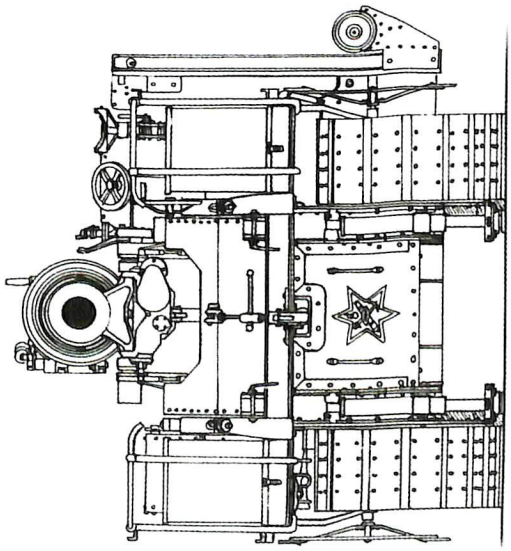
MOTORISATION & RADIO

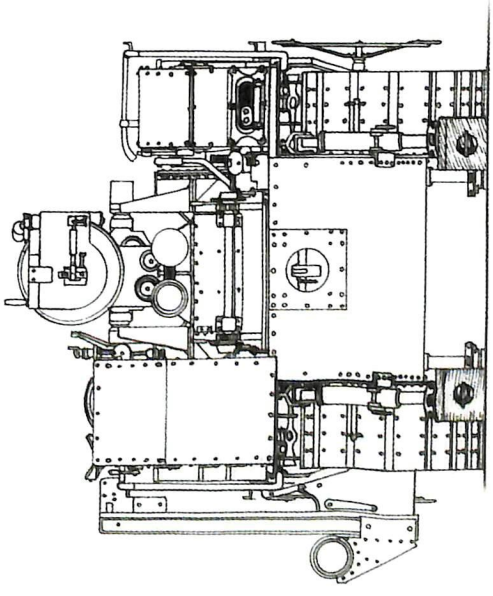
Moteur	4 cylindres essence Panhard
Puissance	120 cv pour le moteur thermiqu 28 cv par moteur électrique
Radio	-

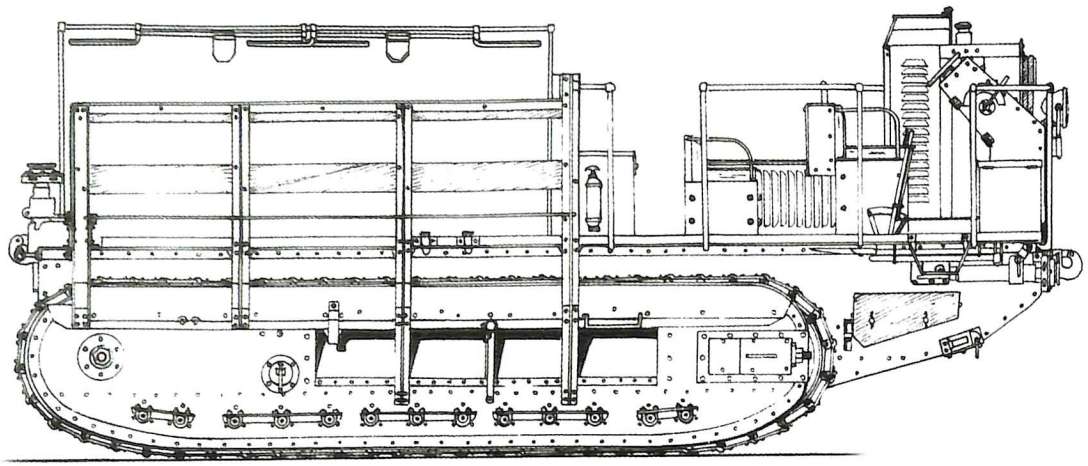
POSITION DE TIR 1/48e © Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

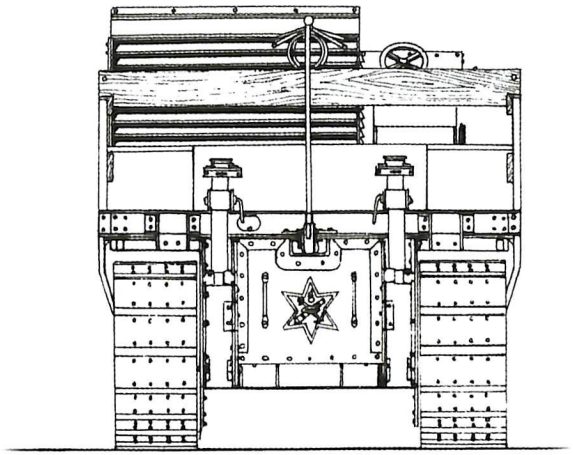




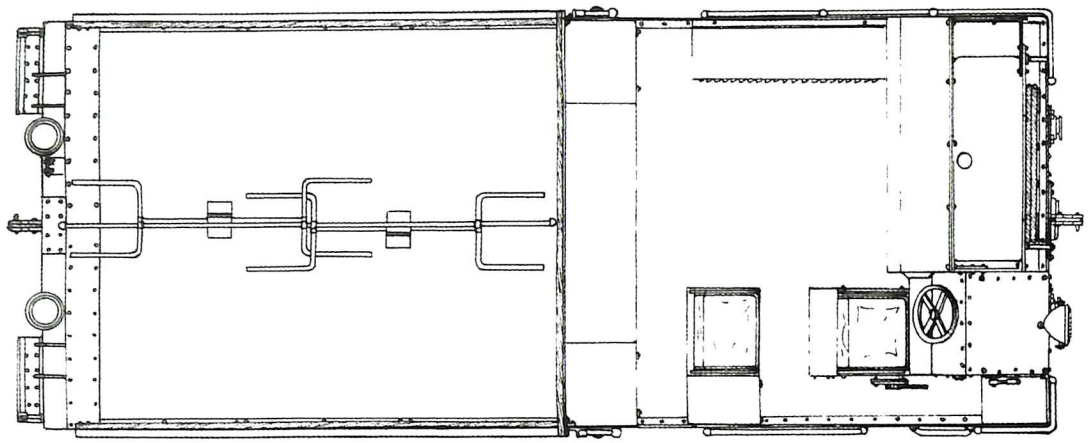


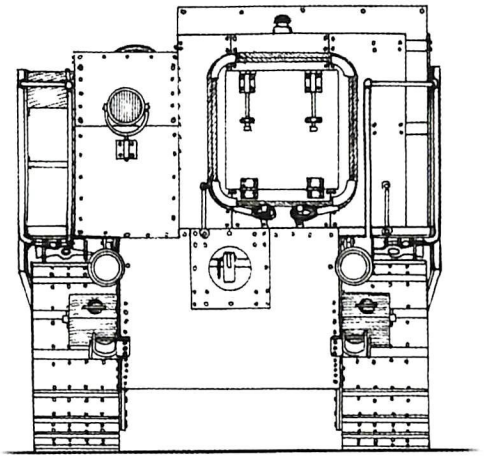




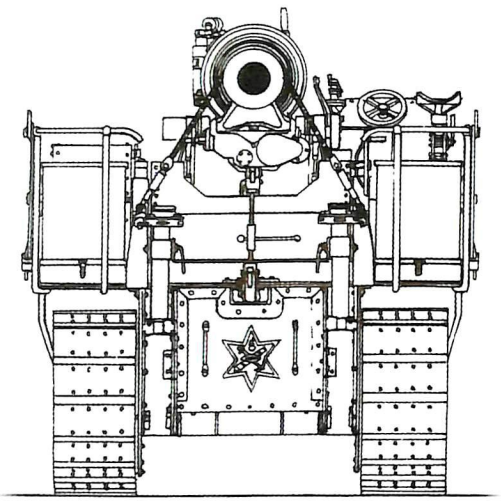


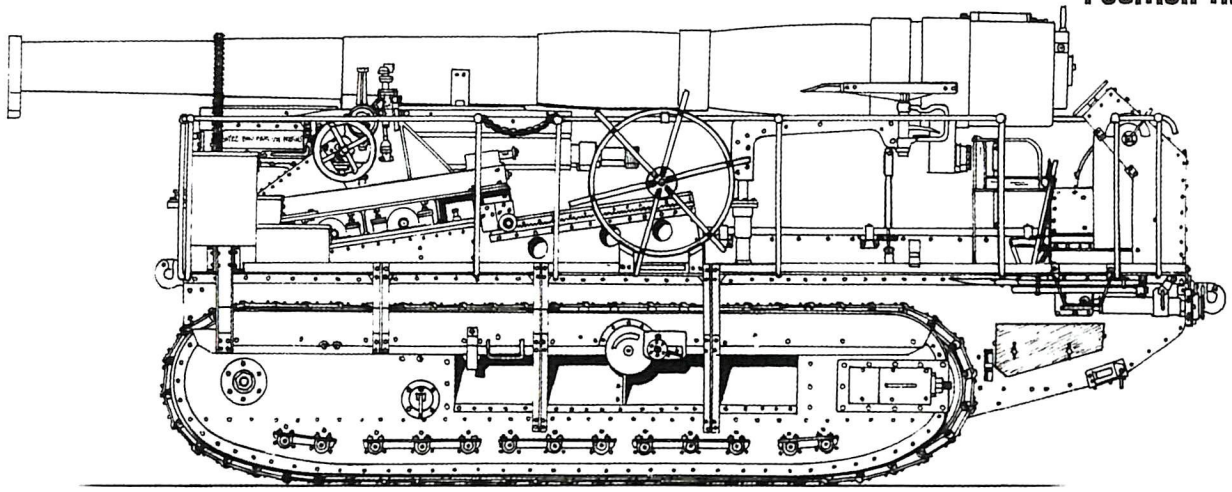
TRACTEUR

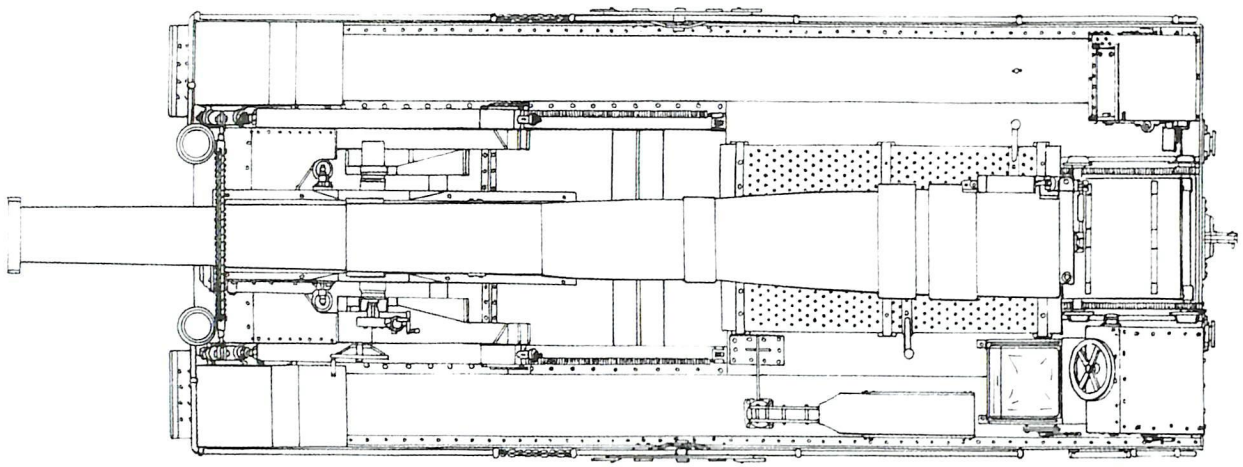


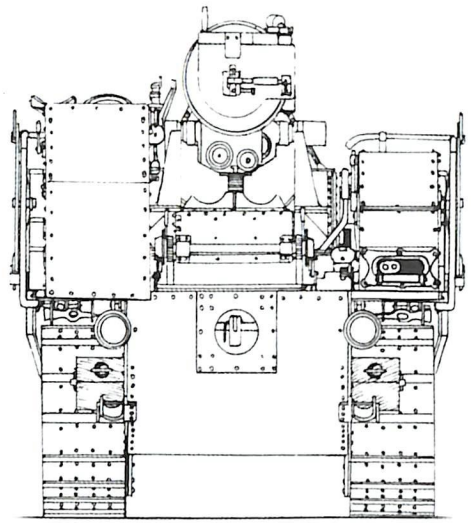


POSITION TRACTÉE







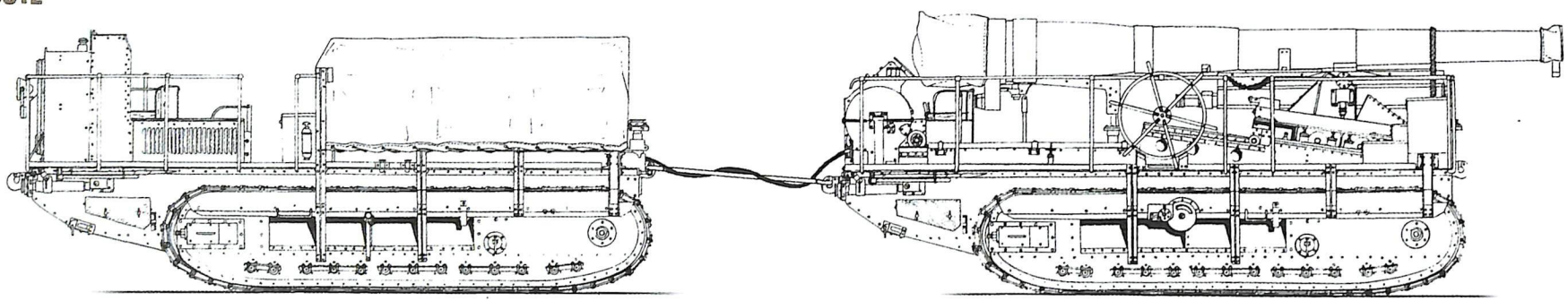


194 mm GPF (sur affût chenillé Saint-Chamond) 1919

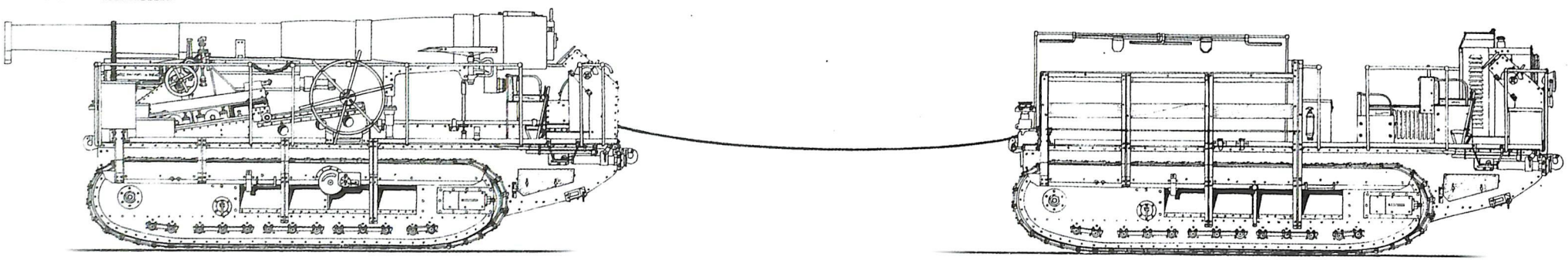
1/76e

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2011

SUR ROUTE



TOUT-TERRAIN



TNT

Trucks & Tanks

HORS-SÉRIE N°9

CHASSEURS DE CHARS ET ENGINS D'APPUI ALLIÉS

Bien qu'ayant une importance moindre, numériquement parlant, que les chars de combat, les automoteurs antichars font partie intégrante de l'arsenal engagé contre les forces de l'Axe et ses alliés durant la Seconde Guerre mondiale. À l'exemple des *Tank Destroyers* américains, comme les M10, M18 et M36, ou bien de la série des *Samokhodnaya Ustanovka* (version automotrice ou encore affût autopropulsé) soviétiques, ces engins sont destinés à traquer les *Panzer* les plus lourds. Une tâche des plus difficiles pour des armées n'ayant aucun recul dans ce domaine. Avant de s'équiper de machines performantes, les déboires seront nombreux ! L'expérience aidant, les grandes puissances – États-Unis, URSS et Angleterre en tête – parviennent à mettre au point des véhicules efficaces qui n'ont rien à envier à leurs homologues germaniques. Les nations « mineures », au sens quantitatif du terme, ne sont pas oubliées, comme l'Armée française et ses chasseurs de chars Laffly W15 TCC dotés d'un canon de 47 mm.

À l'exemple des Allemands, l'artillerie automotrice alliée joue, elle aussi, un rôle prépondérant. Deux philosophies sont alors mises en œuvre : les Soviétiques mettent en avant l'appui feu direct, tandis que les occidentaux sont plus adeptes des tirs indirects, plus sûrs mais moins précis. Ainsi, deux familles de blindés voient le jour : les canons d'assaut, comme les SU-152, et les automoteurs d'artillerie, à l'image des *25-Pounder Self-Propelled* Sexton britanniques et des *Gun Motor Carriages* M12, eux-mêmes de lointains descendants du concept initié par le 194 mm Grande Puissance Filloux (GPF) sur affût chenillé Saint-Chamond. Cette dernière catégorie a pour mission de bombarder l'ennemi au-delà de la ligne d'horizon, afin de faciliter l'avance des tanks. De plus, elle doit pouvoir suivre la progression amie sur tous les types de terrain, de manière à toujours être disponible pour fournir un appui feu. Au travers de textes de synthèse, de profils originaux, de photos et de plans d'Hubert Cance détaillés, vous retrouverez les matériels qui ont fait trembler les *Panzer* ou qui sont parvenus à percer les redoutables défenses allemandes.